

第5章 統合作戦から見た湾岸戦争

1 はじめに

湾岸戦争は、ベトナム戦争以降の各軍種による効果的な統合戦力の組織化のための努力の積み重ねと、1986年に制定されたゴールドウォーター＝ニコルズ法に基づく新たな統合の体制のもとに遂行された。その成果は統合作戦の視点からも高く評価されている一方で、冷戦時とは大きく異なる戦略環境で戦われた湾岸戦争は、統合に関して新たな問題点を明らかにした。

湾岸戦争が生じた時期においてアメリカ軍は、冷戦終結を念頭に置いた新たな戦略環境に基づく戦略態勢移行の途上にあった。1980年代の半ば以降ソ連をはじめとする東ヨーロッパ諸国における民主化の動きを受け、国防費の削減を含む国防体制の見直しを求める国内圧力が高まっていたアメリカでは、1989年3月に、ジョージ・H・W・ブッシュ（George H. W. Bush）大統領の指示（National Security Review 12: NSR 12）により国家安全保障戦略の見直しが実施された。その結果を受けたコリン・L・パウエル（Colin Luther Powell）統合参謀本部議長は、5月に基盤戦力（Base Force）構想を提案、続いてリチャード・B・チェイニー（Richard Bruce Cheney）国防長官は、同構想に基づきアメリカ軍戦力の25%削減案を示した。これら一連の検討を受けてブッシュ大統領は、1990年8月2日にソ連への対応からイラク等の地域的な脅威への対応に焦点を移した、冷戦期の戦略に代わる新戦略を発表した。その日はイラク軍がクウェート侵攻を開始した日であった¹。

この時中央軍においては、新戦略の趣旨に沿ったイラクによる侵攻対処を焦点とした作戦計画の案が作成されたばかりであった²。アメリカ軍全体としては、新たな戦略は発表されたものの、その戦略に基づく施策の具体化はなされておらず、湾岸戦争への対応はワルシャワ条約機構軍によるヨーロッパ侵攻への対処を重視し、中東地域への侵攻対処を副次的に位置づけた冷戦期の態勢に基づいてなされることとなった。その結果、アメリカ軍が潜在的に抱えていた統合上の問題点が表面化することとなったのである。

本章においては、これらのアメリカ軍の統合運用に関する当時の状況を、湾岸戦争における統合作戦の遂行に大きな影響を及ぼした以下の4つの視点から明らかにする。

第一の視点は、アメリカ中央軍の任務、担任地域および組織である。アメリカ中央軍は、1979年に中東地域の不安定化への対応として編成された緊急展開部隊であるRDF（Rapid Deployment Force）の機能を引き継ぎ、1983年に地域軍として生まれた。その誕生の過程においては、統合参謀本部と各軍種間の議論を踏まえながら任務、担任地域、組織等が決定

¹ Eric V. Larson, *Force Planning Scenarios, 1945-2016: Their Origins and Use in Defense Strategic Planning* (California: RAND Corporation, 2019), pp. 125, 127.

² イラクを敵とする新たな計画の作成指示は、統合参謀本部議長から1989年8月に出された。David Schrady, "Combatant Logistics Command and Control for the Joint Force Commander," *Naval War College Review*, vol. 52, no. 3 (1999), p. 51.

され、誕生以降もアメリカ軍全体の再編や政治上の要求に基づき逐次見直しが行われた。これらの体制整備が、湾岸戦争においてどのような影響を及ぼしたのかを考察するのが第一の視点である。

第二の視点は、アメリカ軍の中央組織における指揮系統である。ここで述べるアメリカ軍の指揮系統とは、大統領、国防長官、統合参謀本部議長、各軍種の長、そして統合軍 (Unified Combatant Command) 司令官との関係である。従来、作戦を実施する主体である統合軍司令官に対しては、作戦に関する事項についても各軍種の長が大きな影響力を持っていた。しかし、ゴールドウォーター＝ニコルズ法により各軍種の長は作戦に関する系統から明確に除外された。このことは同法の制定から 4 年を経た湾岸戦争当時、多くの軍人が個人としては正しく理解していたと考えられる。一方、中央組織の指揮系統が、組織としてゴールドウォーター＝ニコルズ法の理念に基づき効果的に機能していたのかは疑問のあるところであり、その実態を明らかにするのが第二の視点である。

第三の視点は、航空作戦の統合である。湾岸戦争においては、アメリカ軍史上実戦において初めて統合航空構成部隊指揮官 (Joint Force Air Component Commander: JFACC) を設定し、各軍種の航空部隊を統合した航空作戦を実施した。各軍種の保有する航空部隊を一元的に運用し、効果的な航空作戦を実施することを狙いとするものであった。しかし、JFACC による一元化は、ATO (Air Tasking Order) の策定プロセスや航空機の統制・調整要領をめぐり、多くの問題を生むこととなった。初めての航空作戦の統合により顕在化した、これらの問題点を明らかにするのが第三の視点である。

第四の視点は、統合輸送である。ゴールドウォーター＝ニコルズ法の制定は、米軍における大統領・国防長官と軍の各組織との指揮系統の明確化をはじめとする統合の強化に多くの分野で寄与したが、1987 年に各軍種の戦略輸送機関を統合した戦略輸送軍 (Transportation Command: TRANSCOM) の誕生はその成果の一つであり、この組織は湾岸戦争における勝利に大きく貢献した。しかし、輸送を含む兵站活動の多くが軍種の系統で実施される中、戦略輸送軍の権限が戦時に限定されていたことや、想定外の事態への対処であった湾岸戦争で、編成からわずか 3 年後に初めての实戦を迎えることになり、戦略輸送そのものだけでなく中央軍の実施する戦域内での統合輸送との連携にあたって多くの困難が伴った。第四の視点においては、このような困難な状況において統合輸送の果たした成果と問題点を明らかにする。

2 アメリカ中央軍の任務、担任地域および組織

(1) 中央軍の設立過程

ア RDJTF (Rapid Deployment Joint Task Force) の創設

第4次中東戦争後、湾岸地域やイラン、パキスタン、アフガニスタンを含む中東地域が不安定化し、アラブ諸国による石油供給の制限や同地域へのソ連の侵攻が懸念されるようになった。この懸念を受けて、1977年8月24日、カーター (James Earl Carter, Jr.) 大統領の指示により湾岸地域へ緊急展開する部隊の創設に関する検討が開始された。アメリカ統合参謀本部においては1977年から79年にかけて検討がなされ、アメリカ本土に所在する部隊を隷下に持ち、地域を担当する統合軍の担任地域外での事態に対応することを任務としていた即応軍 (Readiness Command: REDCOM) により、RDFの主力が提供されることが1979年末に同意された。REDCOMは一個大隊分の海・空輸送能力しかなかったことから、大規模な部隊を展開させるためには司令部と兵站活動のための前進基地が必要とされたが、現地のアラブ諸国の反対によりこれを確保することができなかった。このため、1979年6月22日の国防長官の指示に基づき、統合参謀本部は中東地域に関する地域軍の責任区分の見直しとサブサハラ地域での前進基地確保の可能性を検討した³。

2か月に及ぶ検討の後も統合参謀本部では意見が一致せず、その状況が1979年8月29日に国防長官に報告された。統合参謀本部議長、陸軍参謀総長、空軍参謀総長が支持したのは、中東地域、アフリカのサブサハラ地域及び南アジア地域 (Middle East, sub-Saharan Africa, South Asia: MEAFSA) を、通常の作戦に関してはREDCOMの責任地域に、安全保障協力や小規模な危機対応に関する事項は欧州軍の責任地域とする案であった。NATOでの対応を第一とする欧州軍にとって、ソ連の侵攻に中東正面と同時に対応するのは困難であるとの判断がその理由であった。一方、海軍作戦部長と海兵隊総司令官が支持した案は、通常の作戦と安全保障協力等に関する両権限を従来どおり欧州軍に保持させ、緊急展開統合任務部隊 (Rapid Deployment Joint Task Force: RDJTF) には計画策定、演習の実施及びペルシャ湾地域への展開をREDCOMの監督の下に実施する独自の権限を付与し、作戦の現地での遂行に際しては欧州軍の指揮下で実施するべきとの案であった。平素欧州軍が担任している地域へ、REDCOMが入り込むような体制は、両組織の競合と調整の複雑化を招き、迅速な対応を阻害するとの考えがその理由であった⁴。

統合参謀本部の報告を受け、国防長官は海軍・海兵隊の案を採用、1979年10月22日、統合参謀本部に翌年の3月までに、中東・アフリカ地域への対応を優先とする全世界への事態対処の任務を持つJTF司令部をアメリカ本土に編成することを命じた。

³ Department of Defense, Joint History Office, Office of the Chairman of the Joint Chiefs of Staff, *History of the Unified Command Plan, 1946-2012* (Washington, D.C.: GPO, 2013), p. 39.

⁴ *Ibid.*, p. 40.

国防長官の命を受け、1980年3月1日フロリダのマクディール空軍基地に USREDCOM 隷下の常設司令部として RDJTF 司令部は発足した。その指揮系統は、平時は USREDCOM の隷下において計画の作成、訓練及び戦略展開を実施することとされた一方で、有事に湾岸地域へ派遣された際は、欧州軍または太平洋軍のいずれかの作戦統制下に入ることとされ、その場合 RDJTF に必要な兵站基地や作戦、情報、民事、通信及び衛生支援のための人員は当該地域軍が提供することとされた⁵。

RDJTF の隷下部隊はアメリカ軍全体の予備の中から任務に応じて編成されるが、その中核となるのは第 82 空挺師団、第 101 空挺（空中強襲）師団、第 7 海兵水陸両用旅団（Marine Amphibious Brigade）、1 個海兵水陸両用部隊（Marine Amphibious Force）、第 24 歩兵（機械化）師団、第 6 空中騎兵旅団、種々のレンジャー部隊及び特殊部隊、4～11 個空軍戦術戦闘航空団（Air Force Tactical Fighter Wing）、通常兵器搭載の B-52 による戦略投射部隊（Strategic Projection Force）、3 個空母戦闘群、1 個水上行動群（Surface Action Group）、5 個対潜哨戒機中隊、1 個水陸両用即応群（Amphibious Ready Group）であったが、その多くは NATO 関連を含むその他の有事対応の任務を合わせ持っていた。

イ RDJTF の中央軍（CENTCOM）への再編

中東地域の管轄をめぐる議論が続く中、1981年4月24日に国防長官が、RDJTF を紅海及びペルシャ湾に隣接する国々とインド洋の西部地域を担当地域とする地域軍（Unified Command）へ 3～5 年以内に改編するための計画を提出するよう、統合参謀本部に指示した。この際、対処の重点はソ連によるイラン侵攻とされた。

5月18日に統合参謀本部が提出した中間報告では、イスラム圏という地域の特性を考慮して1年半程度の期間をかけて段階的に地域軍を設立すべきであるとし、3つのステージからなる案が示された。第1ステージでは RDJTF を REDCOM の指揮下にフロリダ州タンパに維持し、その間に RDJTF の陸軍、海軍、空軍の軍種別司令部を設定することとした。第2ステージは 1981 年秋に RDJTF を大統領直轄の部隊とすることを目標とした。第3ステージでは RDJTF に隷下部隊を割り当て、他の地域軍との責任区分を明確化することとし、その最終段階として 1983 年 1 月 1 日を新たな地域軍の編成日とした⁶。

中間報告に引き続き、1981年7月6日、統合参謀本部は第2ステージから第3ステージへの移行に関して、RDJTF の担任地域、任務及び指揮関係について国防長官に意見を提出した。担任地域はサウジアラビア、クウェート、イエメン、イエメン人民共和国、オマーン、アラブ首長国連邦、カタール、バーレーン、イラク、イラン、アフガニスタン、パキスタン、エチオピア、ジブチ、ソマリア及びケニア、そして紅海とペルシャ湾とされた。また、RDJTF の地域軍としての機能が十分に発揮できるようになった時点で、これらの地域の他、エジプ

⁵ *Ibid.*, p. 41.

⁶ *Ibid.*, pp. 44-45.

ト、イスラエル、シリア、ヨルダン、インド及びインド洋の全部または一部を加えることが提案された⁷。

指揮関係について、RDJTF は第 2 ステージ終了まで REDCOM の作戦統制下に置かれるものとし、その任務として計画策定、統合訓練、戦略展開の準備及び第 3 ステージへの移行準備が示された。一方、RDJTF 及びその隷下部隊に対する兵站及び管理支援は各軍種の責任とされた。第 3 ステージにおいては、RDJTF は統合参謀本部を通じて大統領／国防長官（National Command Authority）の指揮を直接受けるとともに、各軍種とは兵站及び管理支援について、統合参謀本部とは戦略、兵站計画、作戦の方針及び作戦の実施に関して直接調整することとされた⁸。

これに加えて統合参謀本部は、RDJTF に以下の部隊を追加することを提案した。空軍から 11 個の戦術戦闘飛行隊（tactical fighter squadrons）、海軍から 1～3 個の空母戦闘群を含む第 70 任務部隊（Task Force 70）、海兵隊から第 1 海兵水陸両用軍（I Marie Amphibious Force）及びそれぞれの部隊の運用に必要な支援部隊である。国防長官は、これらの提案すべてを 8 月 6 日に承認するとともに、RDJTF の最終的な担任地域をより明確にし、10 月 1 日に大統領直轄の部隊に指定することを指示した。この指示を受け、統合参謀本部は 9 月 23 日に RDJTF の最終的な担任地域としてエジプトとスーダンを追加し、RDJTF を大統領直轄の独立部隊とした⁹。

その際、RDJTF の各構成部隊指揮官は以下のように指定され、ワシントンに連絡室が置かれた。

- 陸軍部隊指揮官（ARFORCOM）：第 18 空挺軍団長
- 海軍部隊指揮官（NAVFORCOM）：太平洋軍司令部計画部長
- 空軍部隊指揮官（AFFORCOM）：戦術空軍（Tactical Air Command: TAC）第 9 空軍司令官
- 海兵隊指揮官（MARFORCOM）：第 1 海兵師団長

とはいえ、平時の人事、兵站、施設等に関しては引き続き REDCOM に大きく依存するとともに、有事の戦略展開後においても関係する他の地域軍や各軍種及び統合通信支援部隊（the Joint Communication Support Element）からの支援が不可欠であった。特に RDJTF の戦略展開に関する後方支援上の問題点に対しては、統合参謀本部は国務省に中東地域内の国々と基地提供に関する交渉を依頼するとともに、1980 年に創設されたディエゴ・ガルシア所在の暫定事前集積船隊（Near Term Pre-Positioning Fleet）を増強することとした¹⁰。

1982 年 5 月、RDJTF の担任地域に全中東諸国を含めるべきかとの国防長官の質問に対

⁷ *Ibid.*, p. 45.

⁸ *Ibid.*, pp. 45-46.

⁹ *Ibid.*, p. 46.

¹⁰ *Ibid.*

応して、統合参謀本部は再評価を行った。その結果、イスラエル、シリア及びレバノンといったいわゆる「対立国家群」は RDJTF の担任地域から除外することが望ましいとされたため、最終的に大統領が承認したのは、従来の範囲にヨルダンを追加したものとなった。しかし、1982年9月に海軍作戦部長が、11月に海兵隊総司令官がそれぞれ RDJTF を地域軍に改編することへの反対意見を表明した。その両者の意見はおおむね同一の趣旨で、RDJTF は地域軍が持つ担任地域内の国々に対する安全保障協力や非戦闘員退避活動などの恒常的な任務にわずらわされるべきでなく、中東地域におけるこれら恒常的な任務はこれまで欧州軍が十分に実施できていることから、RDJTF は中東地域だけでなく危機に際して全世界的に対応する部隊であるべきであると主張したのである。これに対して統合参謀本部は海軍と海兵隊の意見は採用せずに予定どおり改編を進め、1982年11月12日、改編後の地域軍の名称を「アメリカ中央軍 (the United States Central Command)」と決定、11月19日にはマックディール空軍基地において中央軍司令部としての活動を開始した¹¹。

1982年12月10日、中央軍設立後（1983年1月1日以降）のアメリカ軍全体の責任区分が統一コマンド・プラン (Unified Command Plan: UCP) の修正により確定された。中央軍の責任地域は、エジプト、スーダン、ジブチ、エチオピア、ケニア、ソマリア、サウジアラビア、クウェート、オマーン、アラブ首長国連邦、イエメン、イエメン人民共和国、バーレーン、イラン、イラク、アフガニスタン、パキスタン、ヨルダン、ペルシャ湾及び紅海とされたのである。しかし、パキスタンとアフガニスタンに対する安全保障協力は、1983年10月1日までの間は引き続き太平洋軍が実施することとされた¹²。

12月下旬になり、当時ペルシャ湾と紅海一帯（欧州軍担任地域）で活動していた中東部隊 (Middle East Force) を中央軍の指揮下に置く構想が国防長官から発表されると、太平洋軍司令官は中央軍に対する十分な支援と協力を提供することを前提としつつも、ペルシャ湾にホルムズ海峡を隔てて隣接するアラビア海においては中東部隊の作戦統制権限は太平洋軍が保持すべきとの要望がなされた。統合参謀本部はこの要望を受け入れなかったが、事態対処に際してインド洋で活動する太平洋軍隷下の第70任務部隊への中東部隊の編入が迅速に行えるよう、中央軍が太平洋軍との調整を実施することが指示された¹³。

1983年にUCPの見直しが行われると、REDCOM はアメリカ本土防衛の任務と、地域に限定されない危機対応のための JTF の編成及びその作戦計画の策定責任が付与された。この見直しにおいて、統合参謀本部はインド洋の担任区分に関する陸軍参謀総長の反対により合意することができなかったが、最終的にインド洋はすべて太平洋軍の担任地域とすることに決定された。陸軍の考えは、アフリカの角を含めた中東地域において大規模な軍事作戦が行われる場合、マダガスカル以北のインド洋北西部に所在する海軍と空軍は中央軍が一元的に運用する必要があり、同地域は中央軍の担任地域にすべきというものであった¹⁴。

¹¹ *Ibid.*, pp. 46-47.

¹² *Ibid.*, p. 47.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*, p. 51-52.

ウ 特殊作戦軍創設の影響と 89 年の UCP の見直し

1986年に始まった特殊作戦軍創設をめぐる議論の結果、1987年に特殊作戦軍の創設（4月）とその財源確保のための REDCOM 廃止（9月）が行われた。REDCOM の廃止に際して統合参謀本部議長のウィリアム・J・クロー（William J. Crowe, Jr.）海軍大將は、その任務をすべて中央軍に移管する考えを持っていたが、キャスパー・W・ワインバーガー（Caspar W. Weinberger）国防長官を納得させることができず、アメリカ陸軍総軍（FORSCOM）を特定部隊（specified command）として指定し、REDCOM の陸軍に関する任務（本土防衛と各地域軍への陸軍の予備戦力の提供）と統合訓練・演習の任務を引き継がせることとなった。一方、REDCOM 隷下にあった TAC の空軍部隊は、FORSCOM の隷下には置かず、事態対処の基本計画（base case plans）に基づき、アメリカ本土にある部隊も含めて海外の地域軍に所属することとなった。これは、TAC を FORSCOM の隷下に置く場合、TAC での職務はゴールドウォーター＝ニコルズ法に定める統合配置と規定するには十分でないことから、同法に定められた空軍将校のキャリアパス形成に必要な統合勤務に関する条件を満たすことができなくなることを空軍が嫌ったためであった¹⁵。

湾岸戦争勃発の直前である 1989 年の UCP の見直しにおいては、2 年前に議論された中央軍の担任海域が再び議論された。2 年前は、北アラビア海、アデン湾及びオマーン湾を中央軍の担当とすべきと主張する空軍参謀総長の案と、太平洋からインド洋に至る海軍作戦の一体性の観点から紅海とペルシャ湾を太平洋軍の担当とすべきと主張する海軍作戦部長の案の 2 案について議論が行われ、現状維持が決定されていた。今回も、陸軍と空軍が中央軍の担任海域の拡大を主張し、海軍と海兵隊が反対するという状況であったが、最終的に統合参謀本部はアデン湾とオマーン湾を中央軍の担任地域に加えることを 1989 年 2 月 9 日に提案し、6 月 26 日にワインバーガー国防長官はこれを承認した¹⁶。

以上のような経緯を経た中央軍の体制は、イラク軍がクウェートに侵攻した時、以下のような状況であった。中央軍に平素から隷属している軍種構成部隊司令部は存在せず、全て他の統合軍等に所属し、その所在地は全てが地理的に離隔した場所に位置していた¹⁷。また、各軍種構成部隊司令官が中將であったのに対し、海軍だけは唯一准將（又は将官に昇任が予定された大佐）であり、他の軍種別構成部隊指揮官よりもかなり格下であった。

その結果当時の中央軍は、効果的な統合戦力の組織化の観点から見ると、海軍の湾岸地域に対する低いコミットメントや中央空軍と予備の陸軍部隊との不十分な連携等、構造的な問題を抱えた状況であったといえる。

¹⁵ *Ibid.*, p. 58.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 62-63. 担任地域の変更は国防長官に承認はされたが、湾岸での危機発生時点では発令はされていない。

¹⁷ 中央軍司令部がフロリダ州に位置していたのに対して、陸軍構成部隊司令部の第 3 軍はジョージア州フォート・マクファーソン駐屯地、海軍構成部隊司令部はハワイ州パールハーバー、空軍構成部隊司令部の第 9 空軍はサウスカロライナ州ショウ空軍基地、海兵隊構成部隊司令部の第 1 海兵遠征部隊はカリフォルニア州キャンプ・ペンドルトンに所在していた。

(2) 中央軍の体制が湾岸戦争に及ぼした影響

ア アメリカ海軍の中央軍に対する低いコミットメント

前述のように、中央軍の編成の是非や、その担任地域（海域）を巡り、海軍が陸軍や空軍の意見と対立し、結果としてその中央軍に対するコミットメントが低下することとなった背景には、湾岸地域における大規模紛争に際しての部隊運用に関する海軍の考え方があったといえる。すなわち、ペルシャ湾内では海軍の主力である空母戦闘群を運用しないという考えである。

アメリカ海軍では、艦隊の主力を狭いペルシャ湾内で運用することは非常に危険であると考えられてきた。中央軍司令官の隷下で、1987年の「アーネスト・ウィル(Earnest Will)」タンカー護衛作戦を行った中東統合任務部隊(Joint Task Force Middle East: JTFME)では、一部の艦艇はその必要性から湾内で行動していたが、指揮官の位置する空母はホルムズ海峡の東側で行動していた。1988年2月、中東部隊とJTFMEが一人の指揮官の下に一体化されてペルシャ湾内で活動をすることになったが、アメリカ海軍はこれを特殊な状況で限定的な任務を遂行するための一時的な例外事項と見なしていたのである¹⁸。

一方、湾岸地域における大規模な紛争に際して海軍は、海域が広く空母の機動性と柔軟性を有効に活用できる北部アラビア海から作戦を行うことを前提としていたが、その海域は太平洋軍の担任海域であった。アメリカ海軍は、太平洋軍の責任地域から太平洋艦隊をもって中央軍を支援することを考えていたのである。湾岸戦争において臨機に中央海軍司令官に就任することになったヘンリー・H・モーズ(Henry H. Mauz)海軍中将(危機発生時のアメリカ第7艦隊司令官)は、「中央軍の隷下部隊として作戦するよりも、支援する方が望ましいとの感覚が海軍にはあった。それは責任地域をめぐる権限争いと海軍を運用する能力に関する中央軍に対する疑念がその根底にあったためである」と証言している¹⁹。

その結果、湾岸戦争において中央軍における海軍の指揮統制上の問題が生じた。問題は、中央海軍司令官と実質的な湾岸地域における海軍部隊の責任者が異なっていたことである。ペルシャ湾内で主力艦艇を運用するつもりのない海軍は、湾岸における実質的な海軍の任務を太平洋艦隊に期待していたのである。そのため1983年の中央軍創設以来、中央海軍司令官はその着任時の階級が将官であったことはなく、司令部も小規模でかつハワイに所在することになった。中央軍司令部のあるタンパやその現地司令部のあったリヤドのいずれからも数千マイルも離れた位置である。また、制度上は、中央海軍司令官は中央軍隷下の全海軍部隊に対する作戦統制権を有していた結果、中央海軍司令官は自分よりも階級が上の中東部隊司令官やJTFME司令官に対して作戦統制権限を有することとなり²⁰、そのような

¹⁸ Edward J. Marolda and Robert J. Schneller Jr., *Shield and Sword: the United States Navy and the Persian Gulf War* (Annapolis: Naval Institute Press, 2001), pp. 79-80.

¹⁹ *Ibid.*, p. 80.

²⁰ *Ibid.*, pp. 79-80.

指揮組織が有事にうまく機能するのか疑問であった。

中央軍が90年に実施した「インターナル・ルック 90」演習では、シナリオに3隻の空母戦闘群が含まれ、中央軍現地司令部に併設された中央海軍司令部が運用することが想定されていた。しかし、この演習には第7艦隊司令官のモーズ中將もその幕僚も参加していない。当時の中央海軍司令官はロバート・サットン（Robert Sutton）海軍大佐（准将昇任予定）であり、第7艦隊は中央軍に配属されず、その責任海域も演習に含まれていなかったからである。この演習により、湾岸地域における海軍の指揮統制組織の見直しが必要なことが示唆されたが、海軍は何の対策もとらなかった²¹。

このような指揮統制上の問題が解決されたのは、8月2日、危機に対処するためインディペンデンス空母戦闘群を中央軍に配属する命令を国防総省が発令した時であった。事態の規模を考慮すると中央海軍司令官は実績のある海軍中將であるべきとの認識が、統合参謀本部議長や各軍種の長、中央軍司令官、太平洋軍司令官の共通認識となり、統合参謀本部により第7艦隊司令官モーズ海軍中將が中央海軍司令官に任命されたのである²²。後にシュワルツコフ陸軍大將は海軍作戦部長のフランク・B・ケルソー（Frank B. Kelso）海軍大將への手紙のなかで、「作戦開始前における作戦計画の立案にあたって、海軍の能力が適切に反映されたとは言えない……海軍の大部隊が湾岸地域に所在はしていたものの、その利益を最大限に受けることができたとは思えない」と述べている²³。この言葉は、アメリカ海軍の中央軍への事前のコミットメントが低かったことが湾岸戦争にどのような影響を与えたかを良く表現しているといえる。

イ 中央空軍と FORSCOM との連携

中央軍隷下に入ることが計画されていなかった FORSCOM 隷下の陸軍部隊は、中央空軍司令部に指定されていた第9空軍とともにアメリカ本土に所在しながら、空地連携に関する統合訓練が実施できていなかった。これは、第7軍団司令官のフランク・ス（Frederick M. Franks, Jr）中將の「湾岸戦争において本土から展開し第7軍団隷下で作戦を実施した第1騎兵師団と第1歩兵師団（機械化）について、空軍との空地連携の統合訓練の経験が欠けていた」との証言から明らかである²⁴。原因は、1987年の REDCOM の廃止に伴い第9空軍の所属する TAC がアメリカ大西洋軍の隷下に移管されたことが、湾岸戦争において主として陸軍との空地連携に悪影響を与える構造的な要因となったためと考えられる。REDCOM が有していた統合訓練に関する任務は、その廃止に伴い陸軍の FORSCOM に受け継がれたが、TAC が FORSCOM の隷下には入らなかったため、米本土所在の陸軍部隊との連携が

²¹ *Ibid.*, pp. 79-81.

²² *Ibid.*, p. 81. この時併せて、空母の運用を効果的に行えるようオマーン湾とアデン湾を太平洋軍の責任地域から中央軍の責任地域に移管する命令が発出された。

²³ *Ibid.*, p. 138.

²⁴ P. Mason Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War: An Allison Analysis* (Montgomery: Air University, 1995), p. 60.

制約されたからである。アメリカ軍全体の予備的な存在であった REDCOM 隷下時と異なり、地域軍である大西洋軍の隷下に入った TAC と第 9 空軍にとっては、一義的には大西洋軍の任務と任務に基づく訓練が重視されることとなる。また、各地域軍の事態対処の計画に基づく増援任務を持つ第 9 空軍は、中央軍での任務の他、欧州軍や太平洋軍地域での任務も持っており、そのいずれにも属さない FORSCOM との統合訓練は等閑視され、結果として FORSCOM 隷下の陸軍部隊は、第 9 空軍との実動部隊レベルでの必要な統合訓練を制約される結果となったといえる。

3 アメリカ軍中央の指揮系統とゴールドウォーター＝ニコルズ法

湾岸戦争の約 4 年前、1986 年に制定されたゴールドウォーター＝ニコルズ法は、アメリカ軍の統合を促進する上で最も重要なマイルストーンであり、湾岸戦争の遂行に大きな影響を及ぼしたとされている。この法律が新たに規定した中で戦争遂行に関わる最も重要な事項の一つが、軍の指揮系統が明確化されたことである。すなわち、大統領から国防長官を通じて統合軍司令官、湾岸戦争の場合では中央軍司令官に至ることが明確化されたのである。統合参謀本部議長は指揮系統から除外され、大統領、NSC 及び国防長官に対する軍事に関する第一のアドバイザーとされたが、同様に除外された各軍種の長はその権限が防衛力整備上のものに限定されることになった。

湾岸戦争はゴールドウォーター＝ニコルズ法施行後における初めての大規模戦争であったことから、同法の規定する新たな統合の枠組の有効性を測る試金石ともいえた。湾岸戦争中、この新たな枠組みに基づく指揮系統は全般に良く守られ、ゴールドウォーター＝ニコルズ法はアメリカ軍を中核とする多国籍軍の勝利に大きく貢献したとされている。統合参謀本部議長のアドバイザーとしての役割については効果的であり、戦争中ブッシュ大統領、チェイニー国防長官及びパウエル統合参謀本部議長の 3 名の発言は常に一致していた²⁵。指揮系統については、戦争の危機が迫っている微妙な時期であった開戦 5 か月前に、作戦に対する権限を持たないマイケル・デューガン (Michael Dugan) 空軍参総謀長が、作戦に関して空軍力の優位性を誇示するような発言をマスコミに対して行った結果解任された。これは他の軍種の長に対して、ゴールドウォーター＝ニコルズ法により示された指揮系統からの逸脱に対する警告となったと評価されている²⁶。また、アメリカ中央軍による攻勢作戦の検討時、アメリカ海兵隊総司令官アル・グレイ (Al Gray) 海兵隊大将がクウェートに対する海兵隊による上陸作戦を要望した際には、中央軍司令官たるシュワルツコフ大将はこれを拒否、統合参謀本部議長もこれを支持している²⁷。

一方で、湾岸における危機発生当初の中央組織における主要スタッフの細部の活動にお

²⁵ Paul M. Besson, *The Goldwater-Nichols Act: A Ten Year Report Card* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University, 1998), p. 34.

²⁶ *Ibid.*, p. 34.

²⁷ 海兵隊による上陸作戦の希望が拒否されたのは 1945 年以降このときが初めてとされている。 *Ibid.*

いては、指揮系統の維持の面で混乱が生じていた。それは、湾岸における突然の危機発生直後の8月8日、シュワルツコフ（H. Norman Schwarzkopf Jr.）大將が部隊運用に関する権限を持たない空軍参謀本部に、航空作戦の策定を依頼したことから生じた。最終的に計画立案に関する活動が正規の指揮系統に戻ったのは、空軍参謀本部の計画案を中央空軍司令部が引き継いだ8月20日であった。以下この間の経緯を、当時の中央指揮組織の主要スタッフにゴールドウォーター＝ニコルズ法の趣旨がどの程度認識され、そのことが作戦計画の立案過程にどのような影響を与えたのかといった点から明らかにする。

（1）湾岸戦争における航空作戦計画の立案過程

ア イラク軍のクウェート侵攻直前の中央軍の状況

1990年の初め頃、イラクのクウェート侵攻前における中央軍による戦争計画の準備は未完であり、冷戦後の戦略環境に応じた計画策定の途上にあった。計画の具体化の一環として7月に「インターナル・ルック 90」演習が行われたが、この演習の成果を踏まえ具体的な対策が取られたとしても、多くの面で不十分といえる状況であった。

1990年4月中旬、中央軍は逐次増大するイラクの脅威に対応し、イラクの軍事的脅威の実態について組織的かつ継続的な把握を続けていたが、4月25日になってイラクに対する警戒処置として情報収集の優先順位を引き上げた²⁸。「インターナル・ルック 90」演習（実施は7月最終週）の準備が進められていた7月の初旬に入ると、イラクは戦争も辞さない姿勢をあからさまに見せ始めるとともに、中旬に入るとクウェート、アラブ首長国連邦そしてアメリカ合衆国に対する敵対的なプロパガンダへと活動をエスカレートさせた。

これに対応してクウェートは軍を警戒態勢に置くとともに、クウェート市防衛のために部隊を展開させた。アラブ首長国連邦は、重要施設の防護に必要な戦闘空中哨戒の滞空時間を延ばすため、アメリカに対して空中給油機の支援を要請し、アメリカは、「アイボリー・ジャスティス（Ivory Justice）」演習の名目で通信部隊や情報チームを含む支援部隊を派遣した。

7月21日、画像情報により複数のイラク軍戦車師団の存在がクウェート国境のすぐ北側で確認され、更に約3,000両の軍用車両がバクダッドからクウェート北部の展開地域に至る道路上にあることが判明すると、中央軍は情報監視態勢（WATCHCON）をレベルⅢとした²⁹。

それから引き続く1週間、イラク軍は特定の基地とクウェート国境近傍の防空態勢を強化するとともに、通常とは異なるパターンの航空活動を開始した。7月24日、アメリカ中央軍は、クウェート国境付近に展開しているイラク軍が攻撃態勢にあり、クウェートに侵攻

²⁸ U.S. Department of Defense, U.S. Central Command, *United States Central Command Operation Desert Shield / Desert Storm, Executive Summary*, July 1991, p. 2.

²⁹ *Ibid.*, pp. 2-3.

する可能性がある」と評価、続いて月末には、クウェート・イラク国境から 37km (20NM) 以内に所在するイラク共和国防衛隊とイラク正規軍の戦力が支援部隊を含めると 10 万名に達したことを報告した³⁰。

7 月 31 日、イラク共和国防衛隊の機械化部隊が集結地からクウェート国境まで 7km 以内の攻撃開始位置へ移動中であることを、アメリカ中央軍は確認した。この日、アメリカ国防総省では主要幹部によるタンク会議³¹が開催され、中央軍司令官がクウェート国境付近でのイラク軍の動静に関する情勢分析をチェイニー国防長官、パウエル統合参謀本部議長、各軍種の長に対して実施した。シュワルツコフ大將は、クウェート北部の油田とブビヤン島の確保を目的としたイラク軍の侵攻の可能性はあるが、クウェートへの全面侵攻の可能性は否定した。そして、シュワルツコフ大將が中央軍司令官着任以降検討を継続していた対イラク戦争計画の検討成果に基づき、イラクの軍司令部、発電所、工場等優先目標に対する海・空軍による爆撃案と、非常事態案としてのサウジアラビア防衛のための計画の概要を提示したが、その必要性が現実のものになるとは誰も考えていなかった³²。

イ イラク軍のクウェート侵攻直後の中央軍の対応

8 月 1 日、イラク軍はクウェートへの全面侵攻を開始した。翌日、アメリカは国家安全保障会議 (National Security Council: NSC) を開催、イラク軍によりサウジアラビアが侵攻された場合にアメリカが参戦することを大統領が示し、その 2 日後の 8 月 4 日に中央軍による対処案が説明されることとなった。8 月 2 日に中央軍では、アラブ首長国連邦の要請に基づく艦艇と空中給油機の派遣、非戦闘員救出活動 (NEO) の準備、インド洋のディエゴ・ガルシアに向け航行中であったインディペンデンス空母戦闘群の投入準備、イラクに対する海上阻止行動 (MIO) の計画策定、本土所在で派遣の可能性のある空軍部隊の出動待機等を実施した³³。

8 月 3 日、中央軍においては当面の対処案の検討を進めていたが、大規模な機甲戦力を擁するイラク軍に対して、減速帯 (Speed Bump : スピードの出しすぎを防止するために車道に設置される凸凹のこと) と称される程劣勢な地上戦力で、サウジアラビア防衛の任務を達成するためにはどうすべきか苦慮していたシュワルツコフ大將は、航空戦力の運用要領がその成否を決めると考えていたようである。中央軍 J3 のバート・ムーア (Burt Moore) 空軍少将はイラクのサウジアラビア侵攻に対する航空作戦に関して、当初は開戦前に作成していた OPLAN 1002-90 及び 1307 (これらの計画は部隊の展開を焦点に立案されていた。)

³⁰ *Ibid.*, p. 3

³¹ 国防総省内において秘匿度の高い事項を、国防長官、統合参謀本部議長、各軍種の長などの高官が議論するための会議。「タンク」は秘匿のための処置がなされた会議室の名称。

³² H・ノーマン・シュワーツコフ『シュワーツコフ回想録——少年時代・ヴェトナム最前線・湾岸戦争』沼澤治治訳 (新潮社、1994 年)、310 頁。

³³ 同上、315 頁。

に基づく案をシュワルツコフ大将に説明したが同意を得られず、その後何度も再検討を命じられた。その日の夕方、4度目の再検討指示に際して、シュワルツコフ大将の要請で会議に同席していた第9空軍司令官（中央空軍司令官³⁴）チャールズ・A・ホーナー（Charles A. Horner）中將に、J3の検討に加わることを要請した。

同意を得られなかったこれまでの案は、主としてイラク軍の先端戦力を航空戦力で減殺するものであった。その後、ホーナー中將を中心に検討を進め、深夜になってようやくシュワルツコフ大将の承認を得られた案は、イラク軍の弱点の一つと考えられていた兵站到着目し、これを攻撃してイラク軍の前進を遅滞する案であった³⁵。

8月4日、キャンプ・デービッドでNSCが開催された。同席したシュワルツコフ大将は、大統領らにイラク軍のクウェート侵攻状況とともに、1個軍団規模（第18空挺軍団及び海兵隊）を使用した遅滞による防御構想を説明した。この構想は、基本的には「インターナル・ルック 90」演習で使用した作戦計画であったが、更に兵力展開要領が具体化されていた。その展開要領は、当初第82空挺師団の1個旅団を、続いて2週間以内に海兵隊1個旅団、特殊部隊1個戦闘群、第82空挺師団の残余を、1か月後に第101空挺（空中強襲）師団及び第24歩兵師団（機械化）の各1個旅団を、3個空母戦闘群と空軍による援護の下に展開させるもので、防御態勢を完了するのに3か月と見積もっていた³⁶。

続いてホーナー中將が航空運用について補足説明を実施した。ホーナー中將は、手持ちの航空戦力全てをサウジアラビアに侵攻するイラク軍の先端戦力に集中してもその突進を阻止できず、航空基地はイラク軍に占領され戦域から航空戦力が締め出される可能性が高いことを明確に指摘し、地上部隊の機動に連携してイラク軍の兵站組織に対して実施する航空攻撃が最も有効であることを強調した³⁷。また、イラク軍によるスカッド・ミサイルによる化学攻撃があった場合には、報復攻撃実施の可能性についても言及した。その後シュワルツコフ大将は、イラク軍をクウェートから駆逐するための攻勢作戦に言及し、アメリカ本土及び欧州から所要の後方支援部隊を含む追加の6個師団と8～10か月の準備期間、そして、所要の相対戦闘力を確保するためには、航空部隊が大きく損耗する可能性は高いが、イラク軍に対する事前空爆が必要であることを示唆した³⁸。この会議において大統領は、サウジアラビアの同意を条件に同国へのアメリカ軍の派遣を決断した。

翌8月5日、大統領の意向を受けたチェイニー国防長官は、シュワルツコフ大将、ホーナー中將らを同行し、サウジアラビアのジェッダ（Jedda）に向かい、翌6日の会談においてサウジアラビア国王からアメリカ軍の受け入れを認めるとの判断をその場で受けとった。

³⁴ この時点では未だ中央軍の隷下ではなく戦術空軍の隷下であったため、シュワルツコフ大将は命令を下す立場にはなかった。

³⁵ Richard T. Reynolds, *Heart of the Storm: The Genesis of the Air Campaign against Iraq* (Montgomery, AL: Air University Press, 1995), pp. 6-9.

³⁶ シュワーツコフ『シュワーツコフ回想録』317頁。

³⁷ Reynolds, *Heart of the Storm*, p. 11.

³⁸ John Andreas Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power* (Washington, D.C.: Potomac Books, 2007), p. 144.

ウ 中央軍司令官による空軍参謀本部への航空作戦計画策定依頼

アメリカ軍のサウジアラビア派遣が決定すると、チェイニー国防長官は同行していたシュワルツコフ大将に対して部隊展開の開始を命じるとともに、サダム・フセイン (Saddam Hussein) が更なる侵略行為や許容し得ない行動に出た場合に実行可能な、攻撃的な選択肢に関する検討を指示した。これを受けてシュワルツコフ大将は、アメリカへの帰国 (7日) に際してホーナー中將に対して、サウジアラビアに展開するアメリカ軍部隊の受け入れ業務と、サウジアラビア防衛準備を行うため現地に留まるよう指示した。そして、報復攻撃に必要な目標群の選定に関しては統合参謀本部の支援を得るつもりであることをシュワルツコフ大将が話すと、ベトナム戦争の教訓が念頭にあったホーナー中將は、現場から遠く離れたワシントンで、作戦の当事者ではない人物が爆撃目標の選定に関与することに懸念を示した。シュワルツコフ大将は、ワシントンでは基礎的な検討のみ実施し、その後の検討は中央空軍司令官であるホーナー中將に引き継ぐことを約束してその懸念を否定した³⁹。

一方、空軍参謀本部においては、8月4日に統合参謀本部から内々に中東情勢に関する意見照会があり、ワーデン (John A. Warden) 空軍大佐の所属する戦闘構想 (War-fighting Concept) 課も意見を提出していた。その後 (8月6日)、ワーデン空軍大佐のグループは、独自の判断でファイブ・リング・モデル⁴⁰に基づく航空作戦案の検討を開始した。この検討を通じ、ワーデン大佐のグループは、現行計画が戦闘開始前の十分な警告期間と大規模な予備役の動員を前提としており、現在の中東の状況に全く当てはまらず、中央軍にサウジアラビアを防衛する能力は全く無いことを確認した。そこで、この状況に対応するためにはできるだけ早く大規模な航空部隊を投入することが必要であること、そして新たな運用案が採用されるためには統合参謀本部の考える作戦の枠組みに適合する計画を検討しなければならないことが意識された⁴¹。

シュワルツコフ大将の帰国後、中央軍司令部ではイラクに対する航空部隊による報復攻撃の検討を進めていたが、満足できる構想を案出することができなかった。このためシュワルツコフ大将はパウエル統合参謀本部議長に支援を依頼したが、パウエル大将の答えは、統合参謀本部に必要な知見が無く対応できないというものであった。そこで両大将は、空軍参謀本部の力を借りることに合意した⁴²。

8月8日、中央軍司令官は空軍参謀副総長のジョン・M・ロー (John M. Loh) 大将⁴³へ電話し、戦略爆撃計画策定のため空軍参謀本部からの支援を要請した。シュワルツコフ大将は要請の理由として、「空軍と連携した地上作戦に関しては自信の持てる計画を策定できて

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ 第4章「航空作戦から見た湾岸戦争」参照。

⁴¹ Reynolds, *Heart of the Storm*, p. 20.

⁴² Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, p. 146.

⁴³ 当時、空軍参謀総長のマイケル・J・デューガン (Michel J. Dugan) 大将は不在であったため。

いるが、懸案の航空部隊による戦略爆撃については、中央軍に十分な知見を持った者がいない」と説明し、併せて第9空軍（司令官）のTACから中央軍への配属を要請した⁴⁴。

エ 空軍参謀本部による航空作戦の立案過程とその「統合化」

シュワルツコフ大将の依頼を了解したロー大将は、既に関連する検討に着手していたチェックメイトと呼ばれるワーデン大佐の検討グループにその検討を行わせることに決め、チェックメイトを擁する空軍計画課長のロバート・M・アレグザンダー（Robert M. Alexander）少将とワーデン大佐に対して検討の継続を指示するとともに、計画は「統合」で策定することを念押しした⁴⁵。

次いでロー大将は、TAC司令官のラス大将と戦略空軍（Strategic Air Command: SAC）司令官ジョン・チェイン（John Chain）大将に協力を要請した。その状況をロー大将から報告を受けたデューガン大将は、直ぐにシュワルツコフ大将に電話して、中央軍司令官の要望を承知したことを伝えるとともに、シュワルツコフ大将のニーズが、即応性が高く、一貫性があり、地上部隊の作戦とは独立した戦略的な航空作戦の選択肢であることを確認した⁴⁶。

ロー大将からの依頼を受けたTAC司令官のラス大将は、計画部長のトム・グリフィス（Tom Griffith）准将にこの検討を進めることを命じるとともに、戦略爆撃に関する検討がワシントンで行われていることをホーナー中将に通報することを指示した。ラス大将はこの時、この検討が中央軍司令官の依頼であると聞いてはいたが、誰かが個人的な目的達成のために騙った方便だと誤認していた⁴⁷。

チェックメイトでの計画の検討に際して、アレグザンダー少将から支援を要請された空軍参謀本部情報部長のジェームズ・R・クラッパー・Jr（James R. Clapper Jr.）少将は、検討内容が第9空軍の所掌事項であるとして当初支援に難色を示していたが、ロー大将の指示であることが伝えられるとようやく攻撃目標選定の専門官（targeteer）を一名チェックメイトに配属した⁴⁸。クラッパー少将の指示により、8月9日にアメリカ空軍情報局（the Air Force Intelligence Agency）のジェームズ・R・ブラックバーン（James R. Blackburn）大佐がチェックメイトでの計画作業を支援することとなり、11日にはボーリング（Bolling）空軍基地から13名の情報将校とともにペンタゴンに移動、作業に加わることとなった⁴⁹。

この日アレグザンダー少将は、戦略爆撃に関する検討は第9空軍の幕僚と連携し、支援

⁴⁴ 第9空軍の配属について空軍参謀副総長に要請したのはシュワルツコフ大将の指揮系統に関する誤解である。第9空軍はTACの隷下部隊であったため、本来はTAC司令官のロバート・D・ラス（Robert D. Russ）大将に要請すべきであった。ロー大将はシュワルツコフ大将からの電話の直後にラス大将に、第9空軍の配属について確認した。Reynolds, *Heart of the Storm*, pp. 24-25.

⁴⁵ Reynolds, *Heart of the Storm*, p. 28.

⁴⁶ Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, p. 147.

⁴⁷ Reynolds, *Heart of the Storm*, p. 26.

⁴⁸ *Ibid.*, pp. 32-33.

⁴⁹ Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, p. 153.

する形で実施することが適切と考え、ショウ空軍基地の第9空軍司令部に連絡を取ったが、同司令部は中東への部隊展開業務を実施するのがやっとの状況であった。また、現地展開したホーナー中将以下の司令部要員とは連絡が取れず、予定されていた予備役の第10空軍の要員による増員は、その動員すら実施されていなかった⁵⁰。

8月9日、SACからチェックメイトへの支援人員が到着した。また、打撃目標の選定に関して、エドワード・N・ルトワック (Edward N. Luttwak) 教授をはじめとする研究者への意見聴取が実施されるとともに、作成された戦略爆撃計画の案については、意見照会のためTAC、SAC、アメリカ空軍大学 (マクスウェル空軍基地) に送付された⁵¹。

チェックメイトが策定した計画 (「インスタント・サンダー」作戦⁵²) 案を受け取ったTACでは、9日から10日にかけて、司令官のラス大将、計画部長のグリフィス准将を中心として「インスタント・サンダー」に対する意見をまとめるとともに、TACとしての代案を検討した。TACでは空軍参謀本部が計画作成を行うことになった経緯について誰も承知せず、その位置づけを理解していなかったため、TACの「インスタント・サンダー」に対する評価は、①作戦規模が地上部隊を含め十分な戦力が整っていない現段階にはそぐわないこと、②地上作戦との連携といった統合の観点が欠落していること、③航空作戦の主体である中央空軍司令官ホーナー中将の関与が無いこと等、計画の内容だけでなくその作成プロセスに対しても批判的なものであった。ラス大将は特に、遠く離れたワシントンで現場の状況を無視して爆撃目標を決定したベトナム戦争での失敗を、決して繰り返さないことが重要と考えていた⁵³。ラス大将はTAC案検討に際して、グリフィス准将に「陸軍と協同すること」、なぜなら「統合の作戦でなければ統合参謀本部議長は受け入れないからだ」と指示した⁵⁴。

TACが案出した代案は、一挙に大規模な空爆を行う「インスタント・サンダー」とは正反対で、アメリカの能力と意思を示すための、空軍による段階的な介入案であった。案では、当初イラクの核施設を1か所破壊、その後6~12時間の返答のための猶予をフセインに与え、応じなければ逐次爆撃を拡大、最終的にイラク軍のクウェートからの撤退を促すというものであり、当時のアメリカ国内の政治的な状況を考慮し、大規模な戦争に対しては国民の支持が得られないだろうというラス大将の認識を強く反映したものであった⁵⁵。TACの意見と代案は10日に空軍参謀本部に届けられた。

TACと同様に意見照会がかけられたアメリカ空軍大学に関しては、アレグザンダー少将が学校長のチャールズ・G・ボイド (Charles G. Boyd) 中将と「インスタント・サンダー」計画案について幾度となく話をし、中将が案に対して肯定的な意見を持っていることを確認していた。ボイド中将の考えは、現在、空軍関係者の中でも空軍力を地上作戦の付随機能

⁵⁰ Reynolds, *Heart of the Storm*, p. 34.

⁵¹ *Ibid.*, pp. 35-36.

⁵² 段階的なエスカレーションによる空爆要領であったベトナム戦争のローリング・サンダー作戦とは作戦要領が対極にある計画であるとして、ワーデン大佐がインスタント・サンダー作戦と命名した。

⁵³ Reynolds, *Heart of the Storm*, pp. 40-41.

⁵⁴ Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, p. 161.

⁵⁵ Reynolds, *Heart of the Storm*, pp. 44-45.

として扱っており、これが空軍本来の力を歪めているだけでなく、陸軍に不要な犠牲を強いる可能性があるというものであった。9日にTACからの否定的な考えをアレグザンダー少将から伝えられたボイド中将は、「インスタント・サンダー」計画案の意義を理解させることの難しさを注意するとともに、これまでと同様、計画への支持を表明した⁵⁶。

空軍参謀本部では、当初TACの意見と整合させてからシュワルツコフ中央軍司令官に「インスタント・サンダー」計画案を説明すべきと考えられていた。しかし、そのための時間が十分でないことから、適時性を重視したデューガン空軍参謀長の指示⁵⁷に基づき、アレグザンダー少将の率いるワーデン大佐らのグループが8月10日昼頃フロリダの中央軍司令部において、TACとの調整無し案をシュワルツコフ中央軍司令官に説明した⁵⁸。

この説明を聞いたシュワルツコフ大將は、「まさしくこれが私の求めていたものだ……中央空軍は計画作業を実施できる状況にないので、君の思うとおりにやってくれ」とコメントし、「インスタント・サンダー」を全面的に受け入れた。戦略的な航空作戦は、多くの人が否定的な考えをシュワルツコフ大將に示してはいたが、危機発生以来シュワルツコフ大將の頭のなかに漠然と存在していたアイデアであり、ワーデン大佐のブリーフィングにおいてはその具体的要領が明確に説明されていたからである。次いでシュワルツコフ大將は、この案を統合参謀本部議長に3日以内に説明することと、計画のオプションとしてトルコからの作戦の検討を指示した。これに対してアレグザンダー少将がじ後の検討をTACに引き継ぎたい旨を提案すると、シュワルツコフ大將は強い調子でこれを拒否した。そして、アレグザンダー少将とワーデン大佐に対して、1週間以内に「インスタント・サンダー」計画の更なる具体化を図り、実行可能な計画にすることを求めた⁵⁹。

しかし、10日の説明において中央軍司令官とワーデン大佐との間には、計画の前提に関する認識のギャップが存在した。シュワルツコフ大將が戦略的な航空作戦策定の前提としていたのは、フセインが何らかの形で侵略行為を継続した場合に実行する報復オプションであったのに対して、ワーデン大佐は航空戦力だけでイラクに勝利することを目的として計画していたのである。シュワルツコフ大將は、おそらくその点に気が付いていたと思われるが、そのことを明確にはしなかった。ワーデン大佐が計画で示した攻撃目標群、攻撃の烈度、攻撃期間、そして敵の指揮統制機能に及ぼす麻痺効果等の攻撃要領が自分の求めていたものと一致してただけでなく、チェイニー国防長官が求めていた決定的な成果を得る可能性がある大規模航空攻撃の選択肢を得ることができたと考えたため、あえてこのことに言及しなかったようである⁶⁰。このブリーフィングにより空軍参謀本部の計画立案能力に自信を深めたシュワルツコフ大將は、その日パウエル統合参謀本部議長に電話し、報復目的の

⁵⁶ *Ibid.*, p. 48.

⁵⁷ 当時デューガン大將はマサチューセッツ州ハンズコム空軍基地に出張中で、ロー大將が電話で指示を受けた。*Ibid.*, p. 50.

⁵⁸ 説明はJ3の部屋で行われ、中央軍からは司令官の他に副司令官のバック・ロジャース (Buck Rogers) 空軍中將と作戦部長のバート・ムーア (Burt Moore) 空軍少將が同席した。*Ibid.*, pp. 49-51.

⁵⁹ *Ibid.*, pp. 56-57.

⁶⁰ Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, p. 159.

戦略的な航空作戦の策定を空軍参謀本部が実施するよう依頼した⁶¹。

シュワルツコフ大将の要望どおり、翌日の8月11日に、ワーデン大佐はシュワルツコフ大将に対して実施したブリーフィングと同じものをパウエル統合参謀本部議長に対して実施した。ブリーフィングには統合参謀本部副議長のデビッド・E・ジェレマイアー (David E. Jeremiah) 海軍大将、統合参謀本部事務局長マイケル・P・C・カーンズ (Michael P. C. Carns) 空軍中將、統合参謀本部作戦部長 (J3) トーマス・W・ケリー (Thomas W. Kelly) 陸軍中將、統合参謀本部計画部長 (J5) ジョージ・L・バトラー (George L. Butler) 空軍中將とその部下が同席した。説明が終了すると、パウエル大将は大筋で計画に同意、兵站と戦力展開に関する多くの質問を実施し、シュワルツコフ大将と同様に8月22日までに実行可能な態勢に移行できるかを確認した。次いでパウエル大将は「インスタント・サンダー」の位置づけに関して、ワーデン大佐が主張する、戦略的な航空作戦のみによる戦争目的達成の可能性には同意せず、イラク軍地上部隊撃破の必要性を強調した。空軍単独の作戦に懐疑的なケリー中將 (J3) は、地上作戦と連携しての「インスタント・サンダー」の実施を提案したが、空軍参謀副総長のロー大将は戦略目的の爆撃とイラク地上部隊に対する爆撃に努力が分散することから、戦略目的の爆撃に努力を集中すべきであるとした。これを受けて、パウエル大将は戦略目的の爆撃に努力を集中すべきことには同意したが、報復攻撃を目的として提案された「インスタント・サンダー」だけでは不十分とし、ジェレマイアー海軍大将が提案した2段階の航空作戦案を採用した。まずワーデン大佐の提案する戦略的な航空作戦を実施した後、作戦レベルの航空作戦に移行してクウェートに展開するイラク軍地上部隊を撃破するという案である。そして、この計画の具体化は統合の枠組みで実施することを強調した⁶²。

ワーデン大佐はこの会議の結果を受け、チェックメイトの副長であるエマリー・キラリー (Emery Kiraly) 大佐を地上部隊の撃破を主とする「インスタント・サンダー」第2段階の検討責任者に任命するとともに、TACから派遣されてきた3名の大佐の支援を受けながらイラク地上軍に対する作戦計画の具体化を行った⁶³。また、統合参謀本部 J3 のケリー中將は、空軍参謀本部の計画作戦部長 (the director of plans and operations : アレグザンダー少將の上司) のジミー・V・アダムズ (Jimmie V. Adams) 空軍中將を統合参謀本部作戦部の空軍担当副部長に指定し、ワーデン大佐のグループを統合参謀本部の一部とした⁶⁴。

8月17日、中央軍に対する「インスタント・サンダー」の細部具体化した計画に関する正式な説明が、統合参謀本部主催により中央軍司令部において実施された。説明を実施したのは、統合参謀本部と空軍参謀本部の連絡官に任じられていた統合参謀本部作戦部国防指揮システム課長 (J-36) のジェームズ・W・マイアー (James W. Meier) 少將を長とするワーデン大佐のチームで、作戦に関してはワーデン大佐が、情報についてはブラックバーン

⁶¹ シュワーツコフ『シュワーツコフ回想録』329頁。

⁶² Olsen, *John Warden and Renaissances of American Air Power*, pp. 164-165.

⁶³ *Ibid.*, p. 166.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 167.

大佐が説明を実施した。ブリーフィングのスライドには統合参謀本部の記事が描かれており、計画が統合参謀本部主導で実施されたことを象徴していた。そしてその内容も、アメリカ空軍の運用を中心に説明していた前回のバージョンとは異なり、アメリカ軍の他の軍種と連合国の航空機の運用も含んだ統合（連合）の航空作戦計画案となっていた⁶⁵。

オ 航空作戦計画の中央空軍への引き継ぎ

ブリーフィングに引き続く質疑応答後、計画案を承認したシュワルツコフ大將はワーデン大佐に対して、リヤド所在のホーナー中將に作戦案の説明を行い、中央空軍が「実行可能な計画に具体化できるよう計画を引き継ぐ」ことを求めた⁶⁶。

8月19日にワーデン大佐のグループはリヤドに到着し、ホーナー中將に対する計画説明は翌日に実施されたが、指揮系統や現場を無視したようにも思える検討のプロセスとその内容に不満を抱いていたホーナー中將は、説明の最初から不機嫌であり質疑応答は終始陰悪な雰囲気の中で実施された。ホーナー中將は計画の説明が終わると、「インスタント・サンダー」にはその基本的な前提であるイラクに対する（政治指導者を攻撃目標にした）斬首作戦という点に問題があり、短期的には成功しても20年後にはアメリカに対する憎悪といった災厄をもたらす可能性があることを指摘した。そして、イラク軍防空システムの破壊と制圧の比較検討の有無、イラク軍の指揮統制システムに関する研究が十分な情報に基づいて実施されているのか、各攻撃目標の選定理由は何なのか等、計画の実行可能性を問うような細部についてワーデン大佐に質問した。しかし、ワーデン大佐の答えはホーナー中將を納得させることはできなかった⁶⁷。

そして、ホーナー中將が感じる提案された攻撃目標リストに対する違和感と、アメリカ軍の地上部隊の展開速度が遅いことへの焦燥感を表明すると、ワーデン大佐は航空攻撃だけで戦争目的は達成できるので問題ないとの持論を不躑躅な調子でホーナー中將に反論し、ホーナー中將のワーデン大佐に対する悪感情が最高潮に達した。この時ホーナー中將が切実に求めていたのは、第一に当面の任務であるサウジアラビア防衛を達成するための具体的で実行可能な計画であり、次いで中央軍司令官に求められたイラクに対する報復オプションの検討であった。ワーデン大佐が主張する、戦略的な航空攻撃だけで戦争に勝利するというような選択肢は、イラク軍の圧倒的な機甲部隊にわずかな軽装備の部隊で対峙していた中央軍の切迫した状況を考えるとき、ホーナー中將にとっては全く現実からかけ離れたものであったといえる⁶⁸。

⁶⁵ *Ibid.*, pp. 170-172.

⁶⁶ *Ibid.*, p. 174.

⁶⁷ *Ibid.*, pp. 122-123.

⁶⁸ ホーナー中將はワーデン大佐に対して以下のように述べて、両者の焦点の違いを説明している。「提案された攻撃目標リストは受け取るが、CENTAFではこれを修正する。サウジアラビアの防衛のほうが重要だし、実行可能なことが重要だ。そして目的を達成することが重要なのだ。」*Ibid.*, p. 125.

最終的にホーナー中将は、この計画が「防御戦闘に寄与するとは思えない」としながらも、「インスタント・サンダー」にはイラク軍の指揮統制機能を打撃するといった、検討に値する良い部分もあることを認めて計画を受け入れることにした⁶⁹。

(2) 航空作戦立案過程にみる統合に関する問題点

中央軍司令官シュワルツコフ大將は、その航空作戦の立案にあたりパウエル統合参謀本部議長の下、空軍参謀本部に支援を依頼した。限られた時間と人手で、中央軍スタッフによる実行可能な航空作戦計画の即座の立案は実行不可能と判断したためであった。この時、統合参謀本部議長、空軍参謀総長及び副総長等の一部の高位にある人々を除き、多くの関係者は中央軍司令官の企図や依頼の経緯を承知しておらず、指揮系統から外れている空軍参謀本部が航空作戦計画の立案に従事していることに対する疑念と誤解を持ちながら計画の策定に関わっていくこととなった。

この航空作戦計画立案過程における主要な関係者の言動を追っていくと、全員がそれぞれの立場に応じて「航空作戦計画の立案は統合でなければならない」とし、ゴールドウォーター＝ニコルズ法の趣旨を忠実に守ろうとしていることから、その趣旨がアメリカ軍に良く浸透していたことがうかがえる。一方で、中央軍司令官の意図を始めとする全般の状況を承知しなかった多くの関係者は、それぞれの認識に基づき本来あるべき「統合」の指揮系統を守ろうとしたが、必ずしも統合のための円滑な活動には結びつかなかったといえる。

空軍参謀本部では、情報部長のクラッパー少将は、検討がロー大將からの指示であることの確認が取れるまでは積極的に動こうとはしなかったし、危機発生時に休暇で不在であり、経緯をよく承知していなかった作戦部のアダムズ中將は、ワーデン大佐が勝手に動いていると考え、大佐と度々衝突した。TAC においては司令官のラス大將が、誰かが中央軍司令官の名を騙っていると考え、空軍参謀本部の検討に対し否定的に対応したし、空軍参謀本部に派遣された TAC の幕僚は、ワーデン大佐らのグループが問題のある行動をとらないよう、そこでの検討内容について逐一 TAC 司令部への通報を行っていた。

そして中央空軍司令官ホーナー中将は、シュワルツコフ大將から直接その意図を説明され、かつアダムズ中將から電話で空軍参謀本部の立場を確認していながら⁷⁰、現場との連携無しに作戦権限の無い空軍参謀本部が実施していた航空作戦計画に対して非常に否定的な感情を抱くこととなった。大規模な地上部隊を擁するイラク軍の地上侵攻の脅威に対して、わずかな地上戦力で広大な正面のサウジアラビアを防衛するため航空作戦をいかにすべきか悩んでいたホーナー中将にとって、空軍参謀本部で検討された「インスタント・サンダー」は全くホーナー中将の関心から外れており、かつ中央空軍司令官の職責を侵していると感

⁶⁹ *Ibid.*, p. 127.

⁷⁰ アダムズ中將はホーナー中将に対して、空軍参謀本部はホーナー中将の CENTAF 司令官としての作戦に関する権限を侵す意図は全くなく、攻撃目標の選定に関する提案を行っているだけであることを電話で説明している。 *Ibid.*, p. 175.

じていたからである。ホーナー中將は、「インスタント・サンダー」に対するこのような否定的な印象のなか、8月20日のワーデン大佐のブリーフィングに臨むことになったが、その場は、ワーデン大佐の性格も災いし非常に陰悪となり、場合によっては「インスタント・サンダー」は放棄されてもおかしくない状況であった。しかし、ホーナー中將の自制と理解により「インスタント・サンダー」は形を変えて生き延び、湾岸戦争における航空攻撃計画の原型となった。

このように航空作戦計画立案過程においては、関係者個々のゴールドウォーター＝ニコルズ法に対する理解ははっきりと確認できるものの、その趣旨に沿って組織全体が円滑に機能したとはいえ、そこには一定の不信感が存在した。そのことが指揮活動に不必要な摩擦を生じ、これを阻害したといえる。その直接の原因は、ゴールドウォーター＝ニコルズ法の禁じる軍種による作戦権限への干渉と誤解されかねない系統で、中央軍司令官が計画立案を依頼したこと、そして臨機の系統で計画を立案することに関する趣旨を関係者に徹底する機会が無かったことである。また同様に重要なのは、シュワルツコフ大将の依頼の結果により中央軍の計画に取り入れられた新たな航空運用の考え方が、当時未確立のものであり、多くの関係者の間で誤解の原因となったことである。総じて法の施行からわずか4年という期間は、組織文化としての統合が相互信頼できるほどに根付くには不十分なのであった。

4 統合航空構成部隊指揮官

統合航空構成部隊指揮官（Joint Force Air Component Commander: JFACC）は湾岸戦争をめぐる最も論争の絶えないテーマの一つであるが、中央軍の担任地域での作戦に際して JFACC により隷下の航空部隊を一元的に運用することは、湾岸戦争開始のかなり前からシュワルツコフ大将が構想していたことであった。そのことは、シュワルツコフ大将の中央軍司令官就任後に策定された作戦計画 OPLAN 1002-88 及び 1002-90 に、JFACC による運用が明確に示されていることから判る。そして、「砂漠の盾」作戦が開始された直後にシュワルツコフ大将が中央軍隷下の各構成部隊指揮官に対して、JFACC であるホーナー中將が中央軍隷下の航空機の大部分を軍種に関わらずに運用することを明確にした結果、湾岸戦争は JFACC による初めての实戦となったのである⁷¹。

しかし、JFACC による ATO を使用した中央統制型の航空運用は、各軍種による航空攻撃の目標決定（targeting）プロセスに対する誤解、航空運用に関する考え方の違い、あるいは冷戦期を通じて確立したはずの統合ドクトリンに関する軍種間の認識の相違が表面化するなどのため、一元的な航空作戦のプロセスに対する各軍種からの否定的な対応を生み、効果的な航空作戦の実施を阻害することとなった。以下、このような JFACC による航空運用が各軍種に対して与えた影響を具体的に明らかにしたい。

⁷¹ Marolda and Schneller, *Shield and Sword*, p. 184.

(1) 陸軍に対する影響

ア 背景

1947年にアメリカ空軍が陸軍から独立して以来、両者の連携要領を巡り多くの議論がなされてきた。1970年代に入ると国防予算の削減、ベトナム戦争の経験、そして第4次中東戦争の教訓への対応の必要性といった状況を背景とし、空軍のTACと陸軍の訓練教義司令部(Training and Doctrine Command: TRADOC)との間で、空地の戦術的な連携に関する協議が開始された。1975年には陸軍と空軍の合同組織として空地部隊運用研究局(Air-Land Forces Application Agency: ALFA)が設立され、空地の連携に関する要領やドクトリンの研究体制が強化された。この頃のアメリカ陸軍の関心は主として近接戦闘にあり、敵の第一線から数マイル後方の地域、すなわち近接航空支援(CAS)がその焦点であった。

1980年代に入ると陸軍はこれまでよりも深い縦深へ関心を移し、1982年に陸軍が新たなドクトリンとしてエアランド・バトルを採用すると、その中心概念である縦深地域における火力戦闘のために、新ドクトリンに沿った空軍との連携要領を確立することが重要な要件となった。そのため、1983年陸軍と空軍が合同で統合戦力開発グループ(Joint Force Development Group)を臨時に編成し、11月から約半年、空地の連携に関する問題を解決するための検討が行われた。このグループの検討結果を受けて、1984年に空地連携に関する陸・空軍間の合意事項として「31の提案(the 31 initiatives)」が陸軍参謀総長と空軍参謀総長の両者に承認され、その後その適用状況を確認するために統合分析・企画局(the Joint Assessment and Initiatives Office: JAIIO)が組織された⁷²。

このような陸軍と空軍の間で行われた統合の努力にもかかわらず、湾岸戦争では縦深地域における火力運用に関する重大な問題が生じた。

イ 中央空軍による戦場航空阻止(Battle Field Interdiction: BAI)の使用拒否

アメリカ空軍は縦深地域の戦闘に以前から関心を持っていたが、その中心は戦略爆撃というよりは航空阻止であった。そのためアメリカ陸軍が縦深戦闘へ関心を転換するまでは縦深火力の調整に関して陸軍と空軍の間で問題が生じることはなかった。陸軍と空軍の火力の地域的担任を区分するための線(Fire Support Coordination Line: FSCL⁷³)は、味方の第一線地域から敵に向かって概ね15kmの位置で固定されていたからである。その結果、航空火力の運用をめぐる陸・空軍間の問題の中心はCASの配当であった。しかし、1980年

⁷² Richard G. Davis, *The 31 Initiatives* (Washington, D.C.: Office of Air Force History, 1987), p. 3.

⁷³ FSCLの近方を陸軍が、遠方を空軍が担任することとされ、一般に近方で実施する航空支援がCAS、遠方部分が航空阻止(Air Interdiction: AI)とされる。

代以降アメリカ陸軍が縦深火力戦闘のための装備を導入すると新たな問題が生まれた。陸軍は目標の位置に関係なく、自身の作戦に影響を及ぼす全ての目標に対する攻撃は、陸軍が担任すべきと考え始めたからである。これに対してアメリカ空軍は、FSCL 以遠で運用される陸軍の保有する火力は航空火力に比べ小さなものであり、一般に航空火力の効果的な発揮を阻害するものと捉えていた⁷⁴。

一方 NATO においては、CAS の実施を拒む同盟国空軍を FSCL の前後における対地攻撃に取り込むため、アメリカ・イギリス空軍が協力して BAI の概念を生み出した。BAI は FSCL の前後で実施可能で、その運用に際しては前線航空管制官を必要としないため、冷戦期の NATO 正面のような高脅威の戦闘環境では適切といえ、在欧部隊は BAI を前提に訓練を実施していた。また、陸軍にとって BAI は、軍団長が（その位置に関係なく）攻撃目標の指定を通じて航空機を運用できる重要な手段と認識されていた⁷⁵。

しかし、空軍においては在欧部隊以外の部隊に同様の認識はなく、湾岸戦争においてホーナー中將は BAI の使用を拒否した。第 7 軍団長のフランクス (Frederick M. Franks Jr.) 中將と第 18 空挺軍団長のラック (Gary Luck) 中將の両者とも BAI は陸・空軍が合意した統合のドクトリンであり、地上作戦開始前の事前の砲爆撃による敵戦力の減殺 (shaping the battlefield) に不可欠なものと考えていた。これに対してホーナー中將は、BAI は空軍のドクトリンではないえ航空運用を複雑化し状況によっては非効率であると考えていたため、中央軍における航空任務から BAI を排除したのである⁷⁶。

その結果、空地連携に関して陸軍の運用や訓練の前提となっていたエアランド・バトル・ドクトリンの一部が空軍によって戦闘開始直前に否定されることになった。

ウ 縦深火力戦闘部隊の不十分な統合

陸軍が火力戦闘の関心地域を縦深に移行するのにもなって、戦闘ヘリ部隊 (AH-64) やロケット砲部隊 (ATACMS) などの新たな装備を導入した陸軍部隊の交戦範囲は、空軍の対地攻撃の交戦範囲と重複するようになった。重複した範囲において効果的に戦闘を遂行するためには、それぞれの装備の特性を考慮した部隊運用と FSCL の設定による運用統制について、戦況に応じて陸・空軍の間で適切に調整される必要があった。このような視点での火力の調整は、湾岸戦争において CENTAF サイドからは積極的になされたが、陸軍との調整は必ずしも円滑に進まなかった。

⁷⁴ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 56.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 38.

⁷⁶ エアランド・バトル・ドクトリンそのものについても陸軍と空軍の間では認識にギャップがあった。中央軍副司令官カルバン・ウォーラー (Calvin Waller) 中將はエアランド・バトルが陸・空軍との間の共通ドクトリンとなっていないことを指摘し以下のように述べている。「陸軍の TRADOC とラングレー (TAC) が協力して作ったとされている統合のドクトリンによると、エアランド・バトルの戦い方については、原則としてすべての戦域で同じ要領で戦われるように記述されている。しかしこれは紙の上だけの話で、実際にこのドクトリンを信じ、このドクトリンに基づき運用を行っている戦域司令官、特に空軍の司令官には会ったことが無い。」 *Ibid.*

「砂漠の嵐」作戦が開始された 1991 年 1 月 17 日夜、イラク軍の防空網を制圧し空軍による航空攻撃を支援するため、アメリカ空軍の MH-53 ペーブ・ローに先導されたアメリカ陸軍の AH-64 がイラクのレーダー・サイトを攻撃するとともに、アメリカ陸軍の ATACMS がイラク軍の地対空ミサイルを攻撃した。陸軍が敵防空網制圧 (Suppression of Enemy Air Defense: SEAD) を行うことにより、貴重な航空機を他のより深い縦深にある目標への任務に振り向けることを可能としたのである。陸・空軍の部隊それぞれの特性に応じたこのような統合運用を第 7 軍団長のフランクス陸軍中將は高く評価したが、中央空軍の航空作戦計画を担当したデプチュラ (David A. Deptula) 中佐は、ATACMS の運用に関する陸軍との調整は全般には思うようにできなかつたと証言している。中佐は空中を飛行するものは全て ATO により統制されるべきであり、発射したロケットが関係空域内を飛翔する ATACMS についても例外ではないとの考えであったが、陸軍側は、ATACMS は軍団の装備であり一義的には軍団長がその使用权を保持すべきとの考えであった。クウェート内の対空ミサイルに対する SEAD のため JFACC は 18 任務の ATACMS を要求したが、陸軍からは 2 任務の配当しか得ることができなかつた⁷⁷。

また、地上戦開始前にイラク軍のタワカルナ師団の戦力を減殺するため、陸軍と空軍が協議を行った際は、CENTAF から提案された陸軍の戦闘ヘリ (AH-64) と固定翼機との統合運用による縦深目標に対する対地攻撃は、(火力部隊ではなく) 機動部隊である AH-64 の運用ドクトリンに反するとして陸軍側から即座に拒否された。AH-64 が FSCL 以遠で攻撃を実施するためには AH-64 を ATO で統制することになるが、陸軍側がこれを嫌ったためである。最終的には陸軍に撃破地区を指定し運用を任せることになったが、指定された 8 時間のうち実際に AH-64 が撃破地区で運用されたのは最後の 15 分間のみであり、イラク軍に対して 7 時間 45 分間もの聖域を提供する結果となったとして、ホーナー中將は陸軍の対応を批判している⁷⁸。

同様に、地上戦開始後の 2 月 26 日の夜に第 7 軍団が夜間攻撃を行った際、航空攻撃は担任地域を陸軍と空軍で区分する要領で実施された。AH-64 と空軍の F-111 戦闘爆撃機を集中しイラク国道 8 号線の交通を数時間にわたり遮断し大きな戦果を挙げたが⁷⁹、これはベトナム戦争で効果的な航空運用を阻害するとして批判され、湾岸戦争当時ホーナー中將を始めとする多くの空軍関係者が避けてきた要領であり、状況によっては航空戦力の効果的な発揮を阻害する可能性があった。

また、湾岸戦争では、縦深火力の基本的な調整手段であった FSCL の設定要領についても問題があり、縦深火力の適切な運用を阻害した。FSCL の我方側に対する航空攻撃には地上部隊指揮官の許可を必要とし、敵方側に対する航空攻撃は空軍が自由に行うことが可能で、従来 FSCL は味方地上部隊の第一線から概ね 15km の位置に設定されるものとされていた。しかし湾岸戦争では、FSCL の位置が 100km 先に設定されることもあつたうえ、そ

⁷⁷ *Ibid.*, pp. 56-57.

⁷⁸ *Ibid.*, p. 58.

⁷⁹ *Ibid.*, p. 59.

のタイミングは遅れがちであったのである。

地上戦開始までの FSCL の位置はサウジとイラク・クウェートの国境であり、陸軍のヘリによる 2、3 の襲撃を除いて、ATO による統制を受けずに FSCL を超えた航空機は基本的には存在しなかった。地上攻撃が開始されると、FSCL は 15～20km の位置に推進され、当初の間は問題なく作戦が行われた。FSCL の推進は、地上部隊と航空部隊による対地攻撃が友軍相撃等の競合を生じないように、常に地上部隊の位置を考慮して実施することが求められ、湾岸戦争のような機動戦の場合は戦況の流動的な推移を適切に予測し、適時に地上部隊の先頭位置から適当な距離に変更する必要がある。このため、陸軍側は空軍の戦術航空統制センターに地上部隊の前進状況を通知するようになっていたが、イラク軍陣地突破以降、FSCL は非常に短い事前通告だけで変更されることが多く、必ずしも適時に友軍の位置情報が更新されたわけではなかった。また、陸軍側が FSCL を部隊の先頭位置からあまりにも遠くへ設定したため、後退するイラク軍地上部隊を航空部隊により攻撃する機会が制約される一方、陸軍側が戦闘ヘリや砲兵による攻撃を実施しなかったため、ホーナー中將は地上部隊に対して大きな不満を抱くことになった⁸⁰。

このような陸軍に対する空軍側の不満の一因となった FSCL に関する問題の典型的な例は以下のようなものであった。一つ目は、第 18 空挺軍団がユーフラテス川に到達した時点で、地上戦開始 3 日目（2 月 26 日）の夕刻のことである。この時、陸軍はユーフラテス川の北岸に沿って走る道路の約 2 マイル（約 3km）北側（川の 5 マイル（約 8km）北）に FSCL を設定した。第 18 空挺軍団はユーフラテス川に到達後、渡河することなく川沿いにその南側を東に向かってバスラを目指す予定であり、川の北側で地上部隊を運用する予定はなかったが、ヘリ部隊を運用することを企図していたことから、この FSCL の設定は空軍による誤射・誤爆を避けるための処置であった。しかし、当該地域で陸軍が運用予定であったヘリは 24 時間で 24 ソーティしか予定されていなかったのに対して、空軍は同地域で 24 時間に 300 ソーティに及ぶ航空機を運用予定であり、航空火力の効果的な運用を阻害するのは明らかであった。このため空軍は、FSCL を川の中央に設定することを提案し、かなりの議論を尽くしてようやく第 18 空挺軍団の幕僚に同意させることができた。この時、より効果的に航空火力を運用するためには陸軍のヘリも ATO に組み込むことが重要であったが、結局、第 18 空挺軍団は ATO に組み込まれることを拒否し、（友軍相撃の危険はあるが）空軍の統制を受けずに 500ft（約 150m）以下の高度を使用して同地域で自由にヘリ部隊を運用することになった⁸¹。

二つ目の例は FSCL の変更時期に関するものである。地上戦開始前、ARCENT と CENTAF の間では、陸軍が FSCL を変更する場合は可能であれば空軍に対して 2 時間前に予令を出すことが合意されていた。第 18 空挺軍団がユーフラテス川まで進出し、東に攻撃方向を転じ、第 7 軍団と並列して前進し始めたころ、これに対応するために部隊の配置転

⁸⁰ Mark D. Mandeles, Thomas C. Hone and Sanford S. Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War* (Westport: Praeger Publishers, 1996), p. 136.

⁸¹ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 60.

換を図ったイラク軍は、大規模な兵站部隊を蝟集させる結果となった。空軍は6機のB-52を投入しこの兵站部隊を攻撃することを計画したが、第18空挺軍団はFSCLをB-52の攻撃地域以遠に移動させようとした。CENTAF副指令ジョン・A・コーダー(John A. Corder)空軍少将はFSCLの移動を30分間待つように依頼したが、地上部隊の先頭が当該地域まで20km以上も離隔しているにもかかわらず、第18空挺軍団は直ちにFSCLを移動することを強く主張した。コーダー少将が説得に際してB-52による大規模な爆撃能力を説明し、ようやく第18空挺軍団側は同意することになった⁸²。

最後の例が、湾岸戦争後多くの批判を招くこととなった、交戦停止命令直前におけるFSCLの変更中止の例である。アメリカ中央軍が戦場から離脱するイラク軍を捕捉しようとしていた時、陸軍が設定したFSCLの手前に戦車600~700両を含むイラク軍共和国防衛隊のハンムラビ師団とメディナ師団が生き残っていたが、アメリカ地上部隊からかなり離隔した位置にあったため、誰も攻撃することができない状態であった。CENTAFの作戦立案責任者であったグロッソン空軍准将はこれを承知し、空軍により攻撃できるようFSCLの位置の変更を求め一度はシュワルツコフ大将に認められたが、後に撤回された。シュワルツコフ大将がこれらのイラク軍機甲部隊の撃破は第7軍団に任せることを決心したためであったが、第7軍団は40~50マイル(約64~80km)も離れた位置にあり、結局この敵を撃破する機会を逸することになった⁸³。

エ 航空支援配当上の問題

湾岸戦争において、「砂漠の嵐」作戦開始以降の空軍による対地攻撃に関して、航空機の陸軍に対する配当が少な過ぎ、要望している攻撃目標に対する攻撃が十分でない、陸軍側から空軍に対する多くの不満が表面化した。空軍による陸軍に対する実際の対地支援は、中央軍司令官の方針に基づき、陸軍の要望を反映するよう努力がなされていたが、ホーナー中將をはじめとするCENTAFの主要メンバーに多くの批判が向けられ、この問題は陸軍の空軍に対する不信感につながっていった。

陸・空軍間の不信感を醸成するきっかけの一つとなったのは、1990年11月11日に師団長級以上の地上部隊指揮官を対象に行われた、航空作戦に関するブリーフィングであった。実施したのはCENTAFで作戦立案責任者であったバスター・C・グロッソン(Buster C. Glosson)空軍准将である。このブリーフィングは、地上部隊の攻撃開始以降は地上部隊上空の制空権は保証されないとの印象を多くの地上部隊指揮官に与えるものであり⁸⁴、准将に対する悪印象と相まって、空軍は陸軍を軽視しているとの不信感を植え付けることになった。航空攻撃が開始されてから約2週間後の1991年2月になると、陸軍(と海兵隊)の主要指揮官と幕僚からは中央軍の指揮官会議において、空軍が地上部隊の要望している目標

⁸² *Ibid.*, p. 61.

⁸³ *Ibid.*, p. 62.

⁸⁴ Mandeles, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 133.

を攻撃していないという強い不満が噴出した。このような地上部隊指揮官達の CENTAF への不満に対してシュワルツコフ大将は、「これは自分の判断である。航空攻撃は私が必要と思ったところに対して実施するつもりだ」とその場で答え、航空部隊の運用に関する最終的な判断とその責任は、中央軍司令官である自分にあることを明確にした。そして、2月7日から ATO サイクルに陸軍の意見を取り入れるための新たな手順が導入されることになった⁸⁵。

新たな手順は、シュワルツコフ大将の指示に基づき、CENTAF において見直したもので、そのポイントは、各 ATO サイクルの始めの段階で各地上部隊指揮官に対してソーティー数の割り当てを明確にする点であった。各地上部隊指揮官が割り当てを事前に確認、所要の変更要望を提出するとともに、もし地上部隊指揮官から変更の要請があった場合は、JFACC であるホーナー中将と中央軍副司令官カルバン・ウォーラー (Calvin Waller) 陸軍中将がその内容を吟味し、ATO に基づく実際の出撃の 48 時間前までに最終的な ATO 案をシュワルツコフ大将に提示できるようにするためである。その結果、ホーナー中将はウォーラー中将との日々のミーティングを 2 回実施することとなった。1 回目は ATO 実行の 72 時間前までに最初の ATO 案を確定して地上部隊指揮官に示すために、2 回目は ATO 実行 48 時間前までにシュワルツコフ大将に ATO の最終案を提示するためである⁸⁶。

しかし、陸軍の現場における不満が沈静化されることはなく、2月8日以降も ARCENT の不満が継続的に報告され、地上作戦開始 1 週間前の 2月18日付の状況報告 (SITREP) で、攻撃準備のための航空攻撃が十分ではないとの懸念が、ARCENT から中央軍を迂回して直接陸軍参謀本部に報告される事態が生じることとなった。報告内容は、「第 7 軍団及び第 18 空挺軍団のための航空機の配当が少なすぎ、敵第 1 梯隊の師団に対する航空攻撃は実施されているものの、ARCENT が指定した目標は攻撃されていない。作戦の次の段階における勝利のために、空・地の作戦目標に適合した要領に直ちに変更しなければならない」というもので、ヨソック (John J. Yeosock) 中将不在間に ARCENT の G3 であるスティーブ・アーノルド (Steve Arnold) 准将が報告したものであった⁸⁷。このような不満は、地上戦開始直前に、陸軍側からの緊急要請に応じて航空阻止任務の航空機を臨機に転用するための新たな手続きが適用されて、ようやく収まることになった⁸⁸。

一方 CENTAF においては、ATO の立案プロセスは中央軍司令官の指針に基づき、戦争の勝利のため適切に実施されているというのが基本的な認識であった。ホーナー中将は地上部隊サイドからこのような不満が出ることは事前に予想していたが、陸軍と海兵隊は航空部隊の最良の運用方法を誤解していること、そして地上部隊は各軍団が独立的に戦闘を考える傾向にあることがその要因であると考えていた⁸⁹。

⁸⁵ *Ibid.*, p. 134.

⁸⁶ *Ibid.*, p. 132.

⁸⁷ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 44.

⁸⁸ Richard M. Swain, *"Lucky War": Third Army in Desert Storm* (Leavenworth: U.S. Army Command and General Staff College Press, 1994), p. 189.

⁸⁹ Mandeles, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 134.

航空作戦にあたってのシュワルツコフ大将の方針は、共和国防衛隊の撃破を重視するとともに、地上戦開始前においては 50%以下に戦力が低下したイラク軍地上部隊への攻撃を原則禁止とするものであったが⁹⁰、航空部隊の運用が陸軍のニーズだけで決定されてしまうことに対する懸念も持っていた⁹¹。シュワルツコフ大将の懸念どおり、陸軍側からは中央軍司令官の方針に反する要望が多く出され、CENTAF は陸軍側の要望に配慮しつつもこれを度々修正することになった。

2月初旬、ホーナー中將はシュワルツコフ大将の指針に従いイラク軍の共和国防衛隊に対して航空攻撃を集中していたが、ブーマー (Walter E. Boomer) 海兵隊中將、ラック陸軍中將及びフランス陸軍中將は、航空攻撃を第一線付近に集中するように強く求めていた。地上作戦開始の3週間ほど前になって、南方 (敵の第一線部隊) に対する航空攻撃を開始しようシュワルツコフ大将が指示すると、この変更併せて陸軍からイラク軍の第一線部隊に対する目標が多く要求されることになった。しかし、CENTAF 副司令官コーダー空軍少將によると、優先順位の高い共和国防衛隊に対する航空攻撃の重点を維持するため、空軍が攻撃したのは陸軍の要求の3分の1程度であった。どのように解釈しても陸軍の要求は中央軍司令官の意図に沿ったものではないと判断したからである。また、陸軍側には良く認識されていなかったが、CENTAF のグロッソン准將は軍団を支援するため、シュワルツコフ大将が認可しなかった軍団要望の目標についても、中央軍司令官の方針から逸脱しない範囲で攻撃していた。一方、ATO 案の全般調整の責任者であったウォーラー中將や要望元の各軍団は戦力が 50%以下に低下したイラク軍部隊を攻撃目標に指定し、シュワルツコフ大将から批判を受けることもあり、目標選定に関して陸軍は、空軍に比べてシュワルツコフ大将の指針や意図に反する傾向が強かったといえる⁹²。

結局、共和国防衛隊の撃破がシュワルツコフ大将の優先目標であることは数多くの場で示されていたにもかかわらず、空爆を南側に向けることを各軍団が主張したため、共和国防衛隊に対する空爆が不十分なまま空爆の重点を南に向けることになったと CENTAF 司令部の多くの作戦関係者は考えている。湾岸戦争における航空攻撃の大部分が戦略目標に対して向けられたとの一般的な認識に反して、ソーティ数の 80%は陸上作戦の準備 (battlefield preparation) のためであり、そのうちの大部分はイラク軍の第1及び第2梯队部隊に投入され、共和国防衛隊に振り向けられたのはわずか 10%未満であった⁹³。

このように航空機の配当をめぐることは、航空攻撃の実態に関する陸・空軍間の誤解が相互不信を生むことになったが、その主要な要因は、攻撃目標の確認 (Target Validation) や戦闘損耗評価 (Battle Damage Assessment: BDA) のプロセスにおける、処理速度や処理要

⁹⁰ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 43.

⁹¹ この懸念を承知した中央軍 J3 パートン・N・ムーア空軍少將は、陸軍の影響力が大きくなると考えられる、J-3 所掌の統合目標調整会議 (Joint Target Coordination Board) の権限を敢えて限定し、これと重複する機能を持っていた JFACC が航空運用に関して主導権を持てるようにした。Mandales, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 135.

⁹² Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, pp. 43, 45.

⁹³ *Ibid.*, pp. 45, 50.

領の陸・空軍間の差が目標情報に関する認識の共有を妨げたためであった。

「砂漠の嵐」作戦では、欺騙が重視されたことやイラク軍が無線を封止していた関係上、攻撃目標の確認のための目標位置情報の更新や BDA にあたって、軍団や師団が高い能力を持っていた通信傍受能力が活用できなかったため、陸軍はそれ以外の方法で実施しなければならなかった。それは、偵察用の航空機や衛星が不足していたことから、陸軍の偵察部隊を運用する方法であった。しかしこの方法は、計画から配置まで数日のリードタイムを必要とし、臨機の要求には対応が困難であった。また、湾岸戦争のように攻撃の焦点が頻繁に変更される場合、偵察部隊の転用は間に合わず、空軍の作戦担当部署 (operations cell) に対して、陸軍が適時に正確な目標リストを提出することは困難であった⁹⁴。

そのため、目標の確認は、空軍から情報を入手しながら軍団と連携し、第 3 軍 (ARCENT) 司令部が実施しなければならなかった。この際、各軍団との連携にあたっては、ARCENT の入手した最新の情報と、以前に要求した攻撃目標情報とを照合してその有効性を確認することになっていたが、目標に対する攻撃を担当する部署と、目標を管理する部署が分かれており、その作業は非効率的であった。また、攻撃した目標に関する情報入手が遅く、かつ不正確であったため、軍の報告サイクルに間に合わず、多くの場合各軍団においてはどの目標が実際に攻撃されたのか正確な情報を得ることはできなかった⁹⁵。ARCENT では要望した目標に関する状況把握が継続的には実施できていなかったのである⁹⁶。また、BDA については、統合では実施されず、空軍と地上部隊がそれぞれ独自に実施するとともに⁹⁷、双方とも BDA のための客観的な基準が無かったため⁹⁸、その評価を陸・空軍間で一致させることができない状況であった。

その結果、空軍と陸軍の間で航空作戦に関する認識の差が生じ、JFACC のホーナー中將が述べているように、陸軍の各軍団から要望された目標の多くは無意味なもので、既に攻撃が完了している場合や、既に移動しており、要求された位置に目標は存在しないという状況であったが⁹⁹、これに陸軍側は作戦の期間を通じて気がつくことはなかったのである。戦後、第 18 空挺軍団長のラック中將は、空軍による対地支援に関して「当時、我々の出した対地攻撃の要望の優先順位が低いことに、皆が不満であった。主攻撃部隊ですら十分な支援を受けていないと感じていた。しかし、今、当時を振り返ってみると、対地攻撃の配分は適切だったし、十分な数が配分されていたと思う」とコメントし、BAI や CAS に関して空軍は、湾岸戦争において統合のドクトリンに沿った運用を実施しなかったが、実際に CENTAF が行った航空運用は非常にうまくいったと評価した¹⁰⁰。

⁹⁴ Swain, "Lucky War", p. 187.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 43.

⁹⁷ Mandeles, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 135.

⁹⁸ Swain, "Lucky War", p. 187.

⁹⁹ ARCENT のヨソック中將も同様の見解を持っていた。ARCENT レベルにおいても軍団から要望された幾つかの目標は無意味な目標であるとして削除している。Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 43.

¹⁰⁰ *Ibid.*, p. 47.

(2) 海兵隊に対する影響

空軍と海兵隊の問題は、海兵隊の保有する航空部隊の統制要領をめぐるものであった。海兵隊の航空部隊が水陸両用作戦遂行上必要であることに疑問の余地はほぼないとされていたが、上陸作戦後の内陸部における地上作戦のように比較的長期間にわたり実施される空地の統合作戦において、誰が海兵隊の航空部隊を統制するのかに関する事項は、朝鮮戦争やベトナム戦争の経験を通じて空軍と海兵隊の間で長く対立してきた問題であった¹⁰¹。

空軍は、統合作戦においては軍種別ではなく、陸 (land)・海 (sea)・空 (air) の機能別の編成をとり、全ての航空部隊は一元的に運用されるべきであるとの立場であった。そのため、「暫定合意 (the interim agreement)」として知られている 1981 年の統合参謀本部包括合意 (the omnibus agreement) に対応して書かれた空軍のドクトリン解説書 (Doctrine Information Publication No. 11, 1982) において、部隊はそれらを提供する軍種ではなく統合司令部により運用されること、及び効果的な運用のため一元的に運用されるべきであることが明示された¹⁰²。

一方海兵隊では、海兵隊の航空部隊は海兵空地任務部隊 (Marine Air-Ground Task Force: MAGTF) の不可分の構成部隊であり、これを分離することは MAGTF の戦闘能力を著しく損なうことになるとの立場であった。海兵隊の航空部隊は、砲兵や艦砲射撃の能力上の不足を補うとともに、縦深地域の偵察、航空阻止や防空のため、海兵隊の任務遂行上不可欠と考えていたからである。また、海兵隊の重視する近接航空支援に関して、空軍は必要な即応性と正確性を欠くだけでなく、これを軽視しており信頼できないというのが海兵隊の空軍に対する評価であった。1981 年の海軍分析センター (the Center for Naval Analysis) の研究によると、「戦域において一元的な統制を実施した場合、近接航空支援の要求から実施までに必要な時間が著しく増大する」と評価されていた¹⁰³。

このような空軍と海兵隊との対立を解消するため、1986 年に包括合意 (1986 omnibus agreement) が結ばれた。その内容は、「MAGTF 指揮官は、固有の航空機に対する作戦統制権 (Operational Control: OPCON) を有する。MAGTF の航空部隊の第一の任務は MAGTF の地上部隊に対する支援である。統合作戦時通常 MAGTF の航空部隊は MAGTF の任務遂行のために運用される。MAGTF の指揮官が統合部隊指揮官に対して提供する航空支援は、防空、長距離航空阻止及び長距離偵察である。MAGTF に対する直接支援の所要を超える航空支援能力は、統合部隊指揮官に提供されて JTF 内の他の軍種又は JTF 全体に対する支援に使用される。この規定においては、統合参謀本部出版物 2 (JCS Publication 2) の軍における統合活動 (Unified Action Armed Forces) において規定されているとおり、

¹⁰¹ Richard C. Murrow and Robert M. Bray, *Marine TACAIR and the 1986 Omnibus Agreement* (Montgomery: Air University, 1990), pp. 1-2.

¹⁰² *Ibid.*, pp. 3-4.

¹⁰³ *Ibid.*, p. 4.

OPCON の行使にあたって、任務の付与、変更を実施することや、全体の任務達成に必要な活動の一貫性や部隊の一体性の保持を目的として隷下部隊指揮官の間で直接調整することは、戦域又は統合部隊指揮官の権限を侵すものではない¹⁰⁴」というものであった。

この合意により海兵隊の航空部隊の運用に関する問題は決着したかに見えたが、現実には、引き続き海兵隊と空軍の間では合意内容の解釈をめぐる対立が続いた。1986年の包括合意に関して海兵隊司令官のポール・X・ケリー (Paul. X. Kelley) 大將は、自身が海兵隊の各級指揮官に対して発簡した書簡 (white letter number 4-86) において、合意内容を明確に支持するとともに、統合航空部隊指揮官 (joint force air component commander) の定義がこの合意により明確化されたことを強調した。そして海兵隊は、この合意により MAGTF の一体性が保証されたこと、そして航空部隊の運用を最終的に決定するのは統合部隊指揮官であるとした。一方空軍は、1988年5月5日付の書簡で空軍参謀本部計画課長のトーマス・E・エッグース (Thomas E. Eggers) 准將が述べているように、JFACC には各軍種から提供された航空部隊に対する任務の付与、調整及び一体的な運用に関する権限があるとし、海兵隊や海軍が統合教範や事態対処計画の作成に際して JFACC の運用を制限するような活動を組織的に行っていると批判した¹⁰⁵。

海兵隊と空軍との間で対立していた論点の中心は、JFACC が機能別の構成部隊指揮官なのか、軍種別の構成部隊指揮官なのかという点であった。海兵隊にとって、JFACC は軍種別の構成部隊指揮官を意味し、航空部隊の統合運用は統合部隊司令部における計画策定、調整、部隊への指示 (direction) を通じて実施されるべきであり、各軍種の持つ固有の部隊を直接運用するものではないとの考えであった¹⁰⁶。

これに対して空軍は、JFACC は軍種別構成部隊としても機能別構成部隊としても存在し得るとの考えであり、たとえ JFACC が軍種別構成部隊として構成された場合でも何らかの機能別の責任が統合部隊指揮官から付与されると理解していた。そして、この機能別の責任には、たとえ他の軍種の航空部隊に対する OPCON を意味しないとしても、一般的には航空任務の付与権限を含むとの認識であった。

このような見解の相違がある中、サウジアラビアへのアメリカ軍の派遣が決定すると、中央軍は 1990年8月10日付の命令で JFACC であるホーナー中將に対して「戦域内における航空機ソーティ数の配分」案の策定と「航空阻止計画に関する調整」の権限を付与した。同時に、この命令において MAGTF 司令官がその保有する航空機に対する OPCON を維持することを認めたが、これは海兵隊が機能別の構成部隊指揮官としての JFACC による航空運用を認める条件であった¹⁰⁷。

一方、近接航空支援は、海兵隊は特別な訓練を経た人員により構成された師団航空支援セ

¹⁰⁴ *Ibid.*, p. 2.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 71.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 80.

¹⁰⁷ 命令には、各軍種部隊指揮官の意見が対立した場合、JFACC に航空部隊の運用を強制する権限はなく中央軍司令官が裁定を下すことも併せて示されていた。Mandelés, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 125.

ンター (Division Air Support Centers: DASCs) を通じて、地上部隊の交戦範囲を超える縦深地域に対する航空攻撃は戦術航空作戦センター (Tactical Air Operation Center: TAOC) を通じて実施する実績の高いシステムをとっていた。このため、海兵隊とは全く異なる、空軍の ATO システムに対して友軍相撃の不安を感じた海兵隊は、CENTAF におけるプロセスを海兵隊に準じるものに変えようとしたが、空軍は受け入れなかった¹⁰⁸。

JFACC による海兵隊の航空機への統制に対する海兵隊の不満は、開戦の 2 日前に海兵航空部隊指揮官のロイヤル・N・ムーア (Royal N. Moore) 少将が、海兵隊の全航空機を ATO による運用から勝手に引き上げる事態を招いた。事態を承知したブーマー海兵隊中將により海兵隊の航空機は ATO での運用に復帰したが¹⁰⁹、ムーア准将を始めとする海兵隊の現場サイドの不満は形を変えて継続し、空軍と海兵隊の間で軋轢が続くこととなった。軋轢の一つは「海兵隊の所要を超す航空機 (excess air)」の問題である。「砂漠の嵐」作戦の航空作戦開始前、1986 年の包括合意で空軍に提供することになっていた「海兵隊の所要を超す航空機」の定義は不明確ではあったが、空軍と海兵隊の間では全ての A-6 攻撃機と全 F/A-18 戦闘機の半数は当初 JFACC に提供し、地上攻撃準備のため必要になった段階で全機を I MEF に戻すことが合意されていた。その結果、この合意に基づき海兵隊が運用する航空機のうち、その所要を超えた分は 1986 年の包括合意により空軍に提供することが海兵隊に求められていたと考えられるが、海兵隊は保有する全ての航空機の運用を機械的に要求したため、現実には「海兵隊の所要を超す航空機」は存在しなかった¹¹⁰。

軋轢の二つ目は海兵隊による ATO プロセスの迂回問題である。リヤド (中央軍司令部) に派遣されていた海兵隊の作戦担当者は、海兵隊に適正な航空機の配当が行われていないと判断し、決められていた航空任務の付与プロセスを無視、中央軍司令官が承認した攻撃目標を勝手に変更して海兵隊の担任地域への航空攻撃の増加を図ったのである。(CENTAF のデプチュラ中佐によると) 海兵隊の担当者は、攻撃目標と攻撃に使う航空機を明示する全般航空攻撃計画 (Master Attack Plan) の作成を所掌していたデプチュラ中佐の部署には海兵隊の要望を知らせずに、全般航空作戦計画に基づき ATO を作成する部署 (ATO cell) に深夜直接持ち込み、計画の変更分と称して提出することにより上級部隊による航空攻撃に関する意思決定プロセスをバイパスしたのである。これは、ATO に海兵隊の要望が入らなければ出撃する航空機のコールサインが配当されず、空域管理等、友軍相撃につながりかねない様々な問題を避けるために必要であったからである¹¹¹。

また、海兵隊はこの他にも航空攻撃の目標選定プロセスの迂回を行った。航空攻撃の計画策定において、各攻撃任務における第 2 優先目標 (alternative target) については注意があまり払われていないことに海兵隊側は気が付き、第 2 優先目標に正規のプロセスでは認

¹⁰⁸ *Ibid.*, pp. 128-129.

¹⁰⁹ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 24.

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ この状況についてデプチュラ中佐から報告を受けたホーナー中將は、海兵隊の航空機無しで任務が遂行できることを確認すると、海兵隊に好きなようにやらせておくことにした。*Ibid.*, p. 25.

められなかった海兵隊の攻撃目標を忍び込ませ、攻撃実施段階にパイロットに対して直接無線で第2優先目標への変更を指示したのである¹¹²。

最終的に、このような海兵隊の航空運用に対する軍種中心的な考え方は、航空戦力の運用を非効率的なものとし、海兵隊自身にも害を及ぼすことになった。

「海兵隊の所要を越す航空機」は無いとして確保した海兵隊航空部隊は、その3分の2を所要が発生する可能性の無い対地支援のために常時拘置しながら、実際には3分の1しか運用しなかったため、残りの航空機は、中央軍全体としては全く活用されない状況であった。一方、地上攻撃の準備のための敵の第一線部隊に対する航空攻撃に際して、海兵隊は精密誘導兵器を運用できないにも関わらず自分の航空部隊による航空攻撃にこだわったために、海兵隊前面のイラク軍部隊に対して十分な損害を与えることができなかった。このため海兵隊は地上戦開始の直前になって、精密誘導兵器を搭載した空軍や海軍の航空機の支援を得てようやく目的を達することとなったのである¹¹³。

(3) 海軍に対する影響

JFACCの採用による航空機運用の一元化は、空軍と海軍それぞれが前提としてきた作戦環境の相違のため、種々の軋轢を生むこととなった。空軍は冷戦期の欧州における対ソ戦を念頭に、狭い空域における大規模な航空戦を前提にしていたのに対して、海軍は広い海域において比較的小規模の航空機を運用し流動的な戦闘を行うことを前提として、それぞれの運用の検討や装備の導入を行っていたためである。その結果、JFACCの権限に基づきATOを使用した中央統制型の航空運用により作戦を遂行しようとした空軍と、分権的な航空運用を基本とした海軍との間で軋轢を生み¹¹⁴、それまで意識されていなかった統合運用上の問題点が表面化することとなった。

ア ATOの問題

NAVCENTの作戦幕僚であったロバート・L・ジョンソン (Robert L. Johnson) 海軍大佐が、「戦い方に関する海軍と空軍の哲学の違いだ。我々海軍は独立して作戦できるように躡けられており、トップダウン型の統制とは相いれないのだ」と述べているように¹¹⁵、湾岸戦争時、アメリカ海軍は空母艦載機の運用がATOに拘束されることに強い抵抗を感じていた。

リヤドの空軍司令部がテロや弾道ミサイル攻撃により制圧され、航空作戦が全面的に停

¹¹² 海軍の航空部隊も、ATO、JFACC、ROEに関して不満を持っていたので、積極的に海兵隊に協力したし、場合によっては最初から第1優先目標を無視して第2優先目標を攻撃することもあった。 *Ibid.*

¹¹³ *Ibid.*, pp. 27, 28.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 12.

¹¹⁵ Marolda and Schneller, *Shield and Sword*, p. 184.

止することを海軍としては懸念していたこともあり、中央海軍司令官のモーズ海軍中将は、ベトナム戦争時と同様に航空機の責任地域を海軍と空軍で地域区分するルート・パッケージによる運用を求めたが、ホーナー空軍中将は受け入れなかった¹¹⁶。ベトナム戦争におけるルート・パッケージ方式の航空運用に対する空軍の根強い問題認識¹¹⁷があったことや、モーズ中将からの提案を受けた時点では既にATOに基づく運用を前提に物事が進んでいたからである。NAVCENTとしては、湾岸戦争におけるJFACCの運用が前例となって、長期的に海軍の運用の柔軟性や予算の獲得に影響を与えることを危惧しており、「砂漠の嵐」作戦開始の数か月前の段階においてもJFACCによる運用を中止できないか模索しているような状況であった。そのため、CENTAFの所在したリヤドに十分な人数と適切な能力・経験を有した海軍の幕僚が配置されていなかったことと相まって¹¹⁸、CENTAFと中央海軍の幕僚との間には陰悪な雰囲気が存在し、JFACCの命令が第9空軍のレター・ヘッドのある便箋に書かれているといった些細なこともこのような雰囲気を助長していた¹¹⁹。

NAVCENTではATOによる航空運用を余儀なくされることになったが、伝統的に独立した作戦による高い柔軟性を要求するドクトリンで育ってきた海軍将校にとって、ATOによる航空運用は手続きが煩雑で硬直に過ぎ、このシステムに圧倒されていた。また、ATO方式は、複雑で流動的な航空作戦には対応できず、結局空域を分割して任務を付与するルート・パッケージの要領に変更することになるのではないかと多くの海軍将校は感じていた¹²⁰。

しかし、開戦2日目以降になると、湾岸戦争での航空作戦は大規模かつ長期にわたり、NAVCENTの航空作戦の計画能力をはるかに超えていることが判明した。海軍における航空運用は、基本的に1個空母戦闘群規模の航空運用に対応したシステムしか保有しておらず、2個空母戦闘群規模程度の航空作戦の組織化でさえ不可能であることが分かったのである。ATOシステムに対する実行可能な代案のない海軍にとっては、これを受け入れるしか選択はなかった¹²¹。

海軍にとってATOシステムに基づく航空作戦の実施は初めての経験であったが、紅海で作戦したヤンキー戦闘部隊（Battle Force Yankee：空母「サラトガ」及び「ジョン・F・ケネディ」を中心とする部隊）が「砂漠の盾」作戦間における訓練を通じてATOシステムに完熟していったのに対し、ペルシャ湾からオマーン湾の海域で作戦するズルー戦闘部隊

¹¹⁶ Mandeles, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 129.

¹¹⁷ 海軍将校の多くは、ベトナム戦争における航空戦に関する教訓は、ルート・パッケージに起因する統合の問題ではなく、現場に対する政治による介入の問題であると考えていた。Marolda and Schneller, *Shield and Sword*, p. 184.

¹¹⁸ リヤドに所在した海軍の航空運用の調整組織であった Navy JFACC Strike Cell には7名のパイロットと2名の情報将校が配置されていたが、人数が少なく階級も低いため影響力が限定的であった。また、1991年1月までの時点でJFACCの48名の幕僚のうち2名だけが海軍からの配置であり、1名がペルシャ湾のズルー戦闘部隊、1名が紅海のヤンキー戦闘部隊の代表であった。Ibid., p. 186.

¹¹⁹ Mandeles, Hone and Terry, *Managing "Command and Control" in the Persian Gulf War*, p. 130.

¹²⁰ Marolda and Schneller, *Shield and Sword*, p. 186.

¹²¹ Ibid., p. 185.

(Battle Force Zulu : 空母「ミッドウェー」、「アメリカ」、「レンジャー」及び「セオドア・ルーズベルト」を中心とする部隊)は十分な対応が出来なかった。ズールー戦闘部隊の2隻の空母(「レンジャー」及び「セオドア・ルーズベルト」)は「砂漠の嵐」作戦開始前後によりやく到着した状況であったことや、イラク上空での航空作戦に集中すればよいヤンキー戦闘部隊とは違い、艦隊に対する敵の空軍や海軍からの脅威へも対処しなければならないズールー戦闘部隊特有の作戦の複雑さのため、ATOシステムに順応するための十分な機会を得られなかったためである¹²²。

事前訓練の不足によるズールー戦闘部隊とCENTAF間の相互信頼の欠落は、艦隊の防護や、海上目標及び水陸両用部隊の行動に応じた目標に対する攻撃といった、ズールー戦闘部隊特有の任務に対する航空機の割り当てをめぐる問題を生じることになった。海軍のパイロットが頻繁に優先目標に対する攻撃を中止して他の攻撃目標を攻撃することや、ATOで割り当てられたコールサインを使用して他の任務を行うようになり、相互の不信を招く結果となったのである¹²³。その原因は、ATOの硬直性である。ATOはその準備に48時間の事前作業を必要とし、当時ペルシャ湾において海軍が予想していたイラク軍のミサイル艇やイラン軍からの奇襲攻撃への対応といった、移動目標からの脅威に迅速に対応することが困難であったためである。ATOシステムには計画外の臨機目標に対応する手続きは用意されていたが、海軍のニーズに対応できるものではなかったためである。そのため、JFACCと海軍の担任空域をそれぞれ陸の上と海の上に区分して、艦隊防護のための空対空及び空対艦に関する任務は空軍の実施するATOの手続きとは別枠とし、海軍独自で運用することによりこの問題が解決されることになった¹²⁴。

イ 遠距離交戦規定の問題

多国籍軍における遠距離での空対空戦闘における交戦規定は、湾岸戦争における航空作戦の特性から友軍相撃を懸念したホーナー中將により設定された。イラク空軍の能力が極めて限定的であり友軍相撃のリスクをとる必要性が低い一方、サウジアラビア・クウェート国境の北側では恒常的に多数の多国籍軍航空機が行動することが予想されるとともに、ステルス航空機の運用が計画されていたためである。ホーナー中將が導入した有視界外交戦規定(Beyond Visual Range Rules of Engagement: BVR ROEs)は、空対空戦闘で攻撃を行う前に、2種類の独立した手段により彼我識別を要求する厳格なものであった。空軍の航空機のほとんどは要求された彼我識別能力を搭載していたが、海軍の航空機には一つの識別能力しか搭載されていなかった。例えば海軍のF-14戦闘機は彼我識別装置(IFF)用の質問器(interrogator)を搭載していたが、より高度な電子的識別機能は搭載していなかったし、F/A-18戦闘機は、高度な電子的識別機能を搭載していたが、彼我識別のための質問

¹²² *Ibid.*, pp. 188-189.

¹²³ *Ibid.*, p. 189.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 190.

器を搭載していないといった状況であった¹²⁵。艦隊防空の任務においては、艦隊に接近する彼我識別不明機は一般に敵機とみなすため、海軍は敵味方識別に高い要求をしてこなかったからである¹²⁶。

海軍側は、空軍の AWACS により敵機の識別を行い、F-14 戦闘機のフェニックス・ミサイル（射程 60 マイル（約 100km））で遠距離交戦を実施することを考えていたが、AWACS の識別誤差は 5~6 マイル（約 8~10km）にも及んだため、友軍相撃防止には不十分であるとして空軍側はその考えに積極的に応じることはなかった。このため、ホーナー中将の設定した BVR ROEs は、海軍による空軍に対する不信感を煽ることとなった。CENTAF 副司令官のコーダー少将が「空軍が 2 種類の独立した手段による彼我識別を主張しているのは、空軍側がこの機会を利用してトップ・ガン・メダルを独り占めしようとしていると海軍側が思い込んでいたように感じる」とコメントしているように、海軍のパイロットには、空軍の設定した ROE は友軍相撃防止のためではなく、海軍に対して空軍が有利に戦闘できるようにするためであると考え者がいたのである¹²⁷。

戦闘開始の数日前、BVR ROEs に対して不満であったアーサー海軍中将は、ホーナー空軍中将に ROE の修正を強く求めたがお互いに合意することができず、シュワルツコフ大将に裁定を求めることになった。その結果、空軍側の主張が採用されたが、その後の話し合いで、友軍相撃のリスクが低い場合は ROE の制限を緩和して海軍の戦闘機が交戦できる空域を設定することが合意された¹²⁸。

しかし、多くの JFACC の幕僚は ROE の緩和は不必要であると考え、この合意の実行には消極的であった。ある空軍将校は、海軍側の要望を受けて設定された緩和された ROE が適用できないようにすることを念頭に対地攻撃が計画されたと証言している。また、ATO の特別情報欄（the Special Information Section: SPINS）には緩和された ROE の適用ができないような規定が書かれていた。しばらくしてアーサー海軍中将がこのことに気が付いたが、緩和された ROE の適用に絡む友軍相撃疑惑が発生し、SPINS については対応することができなかった。この事件は、航空攻撃開始初日に撃墜された海軍の A-6 攻撃機をめぐるもので、BVR 交戦により海軍の F-14 戦闘機により撃墜された可能性があると言われたものであった。この事件後、BVR について議論されることはなくなり、戦闘中にもかかわらず友軍相撃事案の実態解明のため多くの貴重な時間が費やされる結果となった¹²⁹。

戦後になってもアーサー中将は、海軍の戦闘機に課せられた BVR 交戦制限についてその理由は理解できるとしながらも、湾岸戦争で実際に適応された BVR ROEs と、海軍の主張する、より緩い制限の ROE の併存は可能であったと主張している。そして、そうすることによって海軍の航空戦力をより効果的に運用することが可能であり、イラク空軍がその航

¹²⁵ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 11.

¹²⁶ Marolda and Schneller, *Shield and Sword*, p. 181.

¹²⁷ Carpenter, *Joint Operations in the Gulf War*, p. 12.

¹²⁸ *Ibid.*, p. 13.

¹²⁹ *Ibid.*, pp. 13-15.

空機を大挙してイランに脱出させた際、海軍の F-14 戦闘機はその長距離交戦能力を活用してかなりのイラク空軍機を撃墜できたはずだったとしている¹³⁰。

5 湾岸戦争における統合兵站

ゴールドウォーター＝ニコルズ法の制定は、作戦に関する権限を統合参謀本部議長の補佐のもと大統領（国防長官）から統合軍司令官に直接つながる流れに整理した。この際、兵站分野では 1987 年に各軍種の戦略輸送機関を統合した統合軍司令部として戦略輸送軍（Transportation Command: USTRANSCOM）が誕生したが、装備や関連する補給品の調達など防衛力整備の権限は各軍種が引き続き保持しており、兵站業務の多くは湾岸戦争においても各軍種の系統で実施された。兵站活動に関して統合で実施されたのは、主として戦略輸送軍による部隊及び補給品の戦略展開と、中央軍が責任を負った戦域内における輸送に関する事項であった。冷戦後の新たな戦略環境に応じた事態に対する準備不足の中、戦略輸送軍と中央軍は統合輸送活動を通じて迅速に 50 万名のアメリカ軍の兵員と 970 万 t の物資を戦域に運び、中央軍の戦域内での活動を支え、そして湾岸戦争におけるアメリカ軍の勝利に貢献したが、戦略輸送軍の権限が戦時に限定されていたことや、当時の多くの制度がヨーロッパにおけるワルシャワ条約機構軍への対応を基準に構築されていたことなどから、湾岸戦争のような想定外の事態への対処には多くの困難が伴った。ここでは、このような状況下における戦略輸送軍や中央軍による統合輸送による成果の概要と問題点を明らかにする。

（1） 湾岸戦争における統合輸送

ア 戦略輸送軍

（ア） 戦略輸送軍設立の経緯とその権限

戦略輸送の統合に関する問題は第 2 次世界大戦中から認識されており、1947 年の国家安全保障法の制定によりアメリカ軍が統合に向け大きく前進した時期に併せ、各軍種の兵站を統合することに関しても検討がなされた。しかし、1949 年のフーバー委員会（Hoover Commission）以降 5 回の検討が実施されたが、大きな進展を見ることができなかった。問題の中心は戦略輸送に関する陸軍と海軍の関係であった。空軍がそれほど問題にならなかったのは、空軍において戦略輸送を所掌する航空輸送集団（Military Airlift Command: MAC）が実施していたのは、各軍種の高優先順位の貨物や人員の海外輸送に関する業務であり、これらの空輸業務が平時において輸送業務全体に占める比率が小さく、概してその業

¹³⁰ *Ibid.*, p. 15.

務は MAC 内で完結していたからである。

海軍において戦略輸送を所掌する海上輸送集団 (Military Sealift Command: MSC) は、司令部をワシントン DC に置き、その任務は艦隊の支援、燃料補給業務、陸軍等他の軍種に対する海上輸送支援であった。司令部勤務員の大半は事務官であり、他の軍種に対する支援の多くは契約業者を通じて実施された。一方、陸軍において戦略輸送を所掌する軍輸送調整本部 (Military Traffic Management Command: MTMC) はワシントン DC 近傍のバージニア州北部に位置し、海軍と同様に本部の勤務員の大半は事務官で、陸軍の輸送業務の中心を担っていた。その任務は、鉄道及びトラック業者との調整、人員輸送の予約、引越し業務の調整、業者との合意事項の更新と輸送、港湾業務、輸送調整業務、業務管理システムの維持であった。任務から明らかなように、この二つの組織は相互補完関係にあり、一体となって運用されることが必要で、それぞれの出先機関は港湾施設においては同じ場所か、お互いに近傍に位置していた。部隊からの輸送に関する要望に基づき輸送船を確保するのは MSC で、これらの貨物の実際の積載と業者との合意文書の作成や予約等を含む書類業務は MTMC の港湾担当部署が実施することとなっていたことから、戦略輸送業務の中心的な役割は MTMC が果たしていたといえる。このように MAC とは異なった MTMC と MSC との間にある近似性が両組織の統合に関する議論を何年にもわたって起こしてきた¹³¹。

1978 年秋、部隊の動員と戦略展開の実効性を確認するため、「ニフティ・ナゲット (NIFTY NUGGET)」指揮所演習が行われたが、当時の体制では大部隊の戦略展開を適切に調整、実行することができないとの問題点が明らかにされた。各軍種は輸送所要の特定と、各種の輸送手段の調整を適切に実施できず、ある場所には貨物が輸送されずに山積みされている一方、別の場所では輸送用機材が運ぶ貨物の無いまま放置されている状況で、一元的に戦略輸送業務全体を管理する機能が欠落していることが分かったのである¹³²。このような結果を受けて、1979 年フロリダ州マックディール空軍基地に統合戦略展開局 (Joint Deployment Agency: JDA) が統合参謀本部直轄の組織として編成されたが、当時アメリカ軍において統合の戦略輸送部隊を編成することが法令で禁じられていたため、戦略展開を一元的に調整する機関として組織されることとなった。この組織は、戦略展開に関して多くの改善をもたらしたが、各軍種の輸送機関や関連する統合軍に対する統制権限 (directive authority) が与えられなかったことから問題の解決には限界があった。

1986 年 4 月パッカード委員会 (Packard Commission) の勧告に基づき、ロナルド・レーガン (Ronald Reagan) 大統領は国家安全保障決定命令第 219 号 (National Security Decision Directive No. 219) を発出し、陸軍、海軍及び空軍の戦略輸送機能を一体化した統合軍 (Unified Command) の編成準備を指示した。1986 年、ゴールドウォーター＝ニコルズ法の成立により戦略輸送部隊の統合を禁じる条項が廃止されると、統合参謀本部の策

¹³¹ Donald W. Lamb, "TRANSCOM: A Look at the Process of Organizational Evolution" (Pennsylvania: U.S. Army War College, 1992), pp. 4-7. <<https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA249858.pdf>> (accessed August 21, 2020)

¹³² Ibid., p. 4.

定していた統合輸送軍 (Unified Transportation Command) の編成計画が 1987 年 4 月にワインバーガー国防長官により承認され、18 日にレーガン大統領はその編成を命じることとなった。新たに編成された部隊は戦略輸送軍 (TRANSCOM) と命名され、空軍の MAC、海軍の MSC 及び陸軍の MTMC が隷下に置かれた。司令部は、統合戦略展開局の任務機能を受け継ぐとともに、主要な業務はイリノイ州に所在するスコット空軍基地の MAC 司令部が兼務することとなった。初代司令官にはデュエイン・H・キャシディ (Duane H. Cassidy) 空軍大將が着任した。戦略輸送軍は大きな期待をもって編成されたが、その権限の多くは戦時に限定され、平時の戦略輸送に関わる事項は、MAC、MSC、MTMC が戦略輸送軍を介さずにそれぞれ軍種の系統に従って業務を実施していた。このため平時から戦時への移行に際して権限上のギャップが存在し、湾岸戦争においては戦略輸送軍がその任務を遂行するにあたって大きな問題をもたらすことになる。皮肉なことに、戦略輸送軍の任務を「戦時」に限定するにあたって決定的な役割を演じたのは、当時海軍作戦本部の幕僚であり、湾岸戦争時には戦略輸送軍の副司令官であったポール・D・ブッチャー (Paul D. Butcher) 海軍少将であった¹³³。

規定された戦略輸送軍の具体的な役割は、事態対処計画の作成、業務の自動化と改善に関する事項及び演習に対する支援を中心とし、平時業務や軍種部隊間の相互支援調整、各機能別の業務の意思決定には関与することができなかつた。また、輸送機関との調整、契約業務、日用品の輸送、料金と経路選定、海上輸送の予定調整、港湾業務、民間会社による人員輸送等に関する業務はすべて戦略輸送軍司令部の所掌外であつた。ただし航空輸送業務に関してだけは戦略輸送軍司令官と AMC 司令官が兼務していたため、戦略輸送軍と一体化した業務が可能な状況であつた¹³⁴。

(イ) 湾岸戦争における戦略輸送軍の活動

a 全般

湾岸戦争開始時における戦略輸送に関する準備は全く不十分な状況であつた。イラク軍によるクウェート侵攻直前の 1990 年 7 月に中央軍が行つた「インターナル・ルック 90」演習は、戦略展開段階を省略して実施されたが、それでもその実施を通じて戦略輸送力特に海上輸送力の不足が重大な問題として認識された。演習での検証対象であつた作戦計画案 OPLAN 1002-90 (案) に対する戦略輸送軍の評価は、計画された時間内に予定する作戦地域に所要の戦力を輸送することは、「輸送力の観点から実行不可能」というものであつた。OPLAN 1002-90 (案) では、イラク軍のクウェート侵攻からサウジアラビアへの侵攻態勢

¹³³ James K. Matthews and Cora J. Holt, *So Many, So Much, So Far, So Fast: United States Transportation Command and Strategic Deployment for Operation Desert Shield/Desert Storm* (Washington, D.C.: Government Printing Office, 1996), pp. 1-4.

¹³⁴ Lamb, "TRANSCOM," pp. 2-3.

をとるまで 20 日間、サウジアラビアの油田地帯の防衛戦開始まで 10 日間、合計 30 日間の対応時間を前提としていたが、戦略輸送軍に対する準備命令の発出時期が不明であることと平時における権限上の制約から、戦略輸送軍は中央軍や統合参謀本部議長に対する戦略輸送に関する意見提出、部隊及び物資の先行的な輸送、あるいはそのための事前準備などを、主体的に進めることができなかった。計画に従って戦略輸送を開始した場合、理論的にはその時点で 2~3 週間の遅れが生じてしまうのは明らかであった。また、計画に付随し、詳細に具体的な戦力の展開要領を記述した時間段階別戦力展開データ (Time-Phased Force Deployment Data: TPFDD) (案) は、最新の編成装備データに基づくアップデートがなされておらず、既に廃棄された装備や廃止された部隊がリストに含まれる一方、最新の装備は含まれていない状況であった¹³⁵。

このような不十分な準備状況のなか、戦略輸送軍は 1990 年 8 月 7 日から 1991 年 3 月 10 日 (戦域からの撤収開始日) の間、陸軍 2 個軍団、海兵隊 2 個海兵遠征軍及び空軍 28 個戦術飛行隊をあわせて、総人員約 50 万名、物資 360 万 t、石油製品 610 万 t の膨大な量をアメリカ本土やヨーロッパからサウジアラビアに至る長大な距離を迅速に輸送し、湾岸戦争の勝利に貢献した。その空輸量は、「砂漠の盾」作戦の最初の 3 週間だけで、朝鮮戦争当初の 3 か月に韓国へ輸送した人員・物資よりも多い量に匹敵し、海上輸送では当初の 5 か月で第二次世界大戦時に 18 か月に及んだロシア北部への輸送作戦と同じだけの物資を湾岸地域へ運んだことになる。編成後間もない戦略輸送軍にとって湾岸戦争におけるこれらの業績は、当時の統合参謀本部議長であったコリン・パウエル陸軍大将から評されたように、事実上の「卒業試験」となった¹³⁶。

湾岸戦争における戦略輸送は、撤収時の対応を除くと、「砂漠の盾」作戦への対応を主としたフェイズ I (8 月 7 日から 11 月 10 日) と、「砂漠の嵐」作戦のために第 7 軍団を中心とした部隊の増強への対応を主としたフェイズ II の二つに区分される。その特性は、輸送距離が長大でかつ状況が浮動しているなかで所要や優先順位が頻繁に変更されたこと、戦域内の貯蔵施設や受け入れ施設が不足していたこと、域内の事前集積が僅少であったこと、戦略展開のための時間が相対的に短かったこと、重要な物資が不足していた事等であり、一言でいえば空輸への依存度が高かったことである。湾岸戦争で戦域に投入された兵員の 99% は空輸により展開するとともに、当初の抑止任務にあたる陸軍、海兵隊及び空軍の戦闘部隊の装備や補給品の一部も空輸された。装備や補給品 (石油製品等を除く) の海上輸送は、従来の経験から考えられていた全体量の 95% から 85% へと大きく低下し、その差分の膨大な物資が空輸に依存したことになる。また、湾岸戦争の全期間を通じて運ばれた輸送物資の内、民間の輸送手段によるものは 85% にも達した¹³⁷。

¹³⁵ Mathews and Colt, *So Many, So Much, So Far, So Fast*, p. 21.

¹³⁶ *Ibid.*, p. 12.

¹³⁷ *Ibid.*, p. 38.

b 地上輸送及び港湾作業（MTMC の活動）

湾岸戦争において MTMC は、世界中で実施された陸軍、空軍及び海兵隊の部隊の港湾までの移動、関連港湾業務、船舶への積載の監督を所掌し、MSC との連携の下、全世界の 50 か所の港湾において 637 隻の船舶に対して 270 万 t に及ぶ装備等の積載を実施した。この際、MTMC は危機対処（Contingency Response: CORE）事業を 1990 年 8 月 8 日に立ち上げ、アメリカ運輸省及び産業界の代表との法的事項、安全管理、警備、施設、輸送力に関する調整を実施したが、輸送力に大きな不足が発生しなかったことから 10 月 16 日には正規の形での対処事業を終了し、その後は平素の態勢で必要に応じた調整が継続された。

アメリカ本土の港湾から湾岸地域へ海上輸送された物資は約 170 万 t、330 隻で、使用された主要な港湾はフロリダ州ジャクソンビル（Jacksonville）港（59 隻、220,653t、米本土からの輸送量の 13.1%）、テキサス州ヒューストン（Houston）港（40 隻、213,648t、12.7%）、そして弾薬のほとんどを積み込んだ MTMC のノースカロライナ州サニーポイント軍用海洋ターミナル（Military Ocean Terminal, Sunny Point: MOTSU）（38 隻、375,892t、22.3%）である。これらの輸送業務に際しての MTMC の方針は、部隊の建制を保持し、同一の港から戦闘部隊を輸送することとし、第 101 空挺（空中強襲）師団にはフロリダ州ジャクソンビル港、第 24 歩兵師団（機械化）及び第 197 歩兵旅団はジョージア州サバナ（Savannah）港、第 4 海兵遠征旅団にはノースカロライナ州サニーポイント、第 18 空挺軍団砲兵にはサウスカロライナ州チャールストン（Charleston）港及びノースカロライナ州ウィルミントン（Wilmington）港、第 3 装甲騎兵連隊にはテキサス州ボーモント（Beaumont）港、第 1 歩兵師団（機械化）、第 13 軍団支援コマンド及び第 1 騎兵師団にはテキサス州ヒューストン港、そして第 1 海兵遠征軍にはカリフォルニア州ロングビーチ（Long Beach）港をターミナルに指定し、移動させた。

それぞれの港湾における MTMC の業務の大部分は予備役が実施し、作戦開始時 1,841 名の予備役軍人が 27 個部隊で勤務していた。戦略展開管制部隊（Deployment Control Unit: DCU）3 個、港湾警備分遣隊（Port Security Detachment）3 個、港湾業務を担当する輸送端末地部隊（Transportation Terminal Unit: TTU）18 個、貨物事務処理派遣隊（Cargo Documentation Detachment）1 個及び鉄道業務隊（Railway Service Unit）1 個である。アメリカ本土における港湾への輸送の 90%（弾薬は 70%）は民間会社による役務で実施され、湾岸戦争全体を通じて約 120 万 t の貨物が民間の鉄道貨車約 16,000 両、民間トラック約 54,000 両が使用された。その他の輸送貨物は主として戦車等の重戦闘車両であり、MTMC の保有する国防貨物鉄道中継貨車（Defense Freight Railway Interchange Fleet）の貨車 1,421 両により輸送された。また、港湾、空港に移動した兵員のほとんどは民間の航空機（約 105,000 名）やバス（約 30,000 名）により移動した¹³⁸。

この間、アメリカ本土における MTMC 関連業務で発生した最も重大な問題の一つが港湾

¹³⁸ *Ibid.*, pp. 163-164, 166.

労働者の不足である。サウスカロライナ州チャールストン、ノースカロライナ州ムーアヘッド・シティ、ウィルミントン及びMOTSUの4港が所在する地域では、1990年8月の時点で約300名の港湾労働者しか所在しなかった。軍の所要を満たすためには約600名への増員が必要であったが国際港湾労働者協会（International Longshoremen's Association: ILA）は、175名しか雇用できなかった。「砂漠の嵐」作戦のための追加動員が始まると1991年2月初旬には、労働力不足のためウィルミントンとMOTSUで輸送船への貨物積載が滞り始めたため、港湾労働者80名を追加し対処した。この間最も重大な問題は9月第2週に発生した。全般の労働力不足の中、MOTSUで実施されていた弾薬積載作業の危険手当目当てにウィルミントンの港湾労働者がMOTSUに流れてしまったのである。ILAは代替の作業員の獲得に努めたが、未熟練作業員しか確保できなかった。このため、MTMC 東部地区司令官フーバート・G・スミス（Hubert G. Smith）准将は臨時にバージニア州フォートユースティス（Fort Eustis）駐屯の第7輸送群から約100名の港湾作業要員の支援を受け、第1軍団支援部隊（1st Corps Support Command）の積載は期日までに完了させることができた。陸軍の港湾作業要員の主力は湾岸地域に投入されていたことから、労働力不足に対処するためスミス准将はILAに作業員の増員を依頼したが、またも未熟練作業員しか確保できなかった。スミス准将は、ウィルミントン港での作業中止を決心し、予定されていた積載はチャールストン港に振り替えることとした。11月下旬から12月上旬における輸送においては、両港における作業内容を見直し、バランスをとることによりウィルミントン港における作業再開が可能となり、ようやく第2海兵遠征部隊の戦略展開を円滑に進めることができた状況であった。

ヨーロッパから湾岸地域へ海上輸送された物資は、約100万tで、延べ207隻の輸送船が使用された。輸送に使用された主要港湾は、ドイツのブレーマーハーフェン（Bremerhaven）港（48隻、268,883t、アメリカ本土以外からの輸送量の23.3%）、オランダのロッテルダム（Rotterdam）港（41隻、151,140t）、ベルギーのアントワープ（Antwerp）港（32隻、103,463t）で、これらの港湾における業務はアメリカ本土から展開したTTU部隊4個がMTMCヨーロッパ支部の監督下で実施した。ヨーロッパから展開した主要な部隊は、フェイズⅠ（「砂漠の盾」作戦）で陸軍の第12戦闘航空団、フェイズⅡ（「砂漠の嵐」作戦）では陸軍の第7軍団であった。第12戦闘航空旅団は9月8日から14日に輸送され、その装備等はイタリアのリボルノ（Livorno）とオランダのロッテルダムから4隻の輸送船（リボルノから3隻、ロッテルダムから1隻）で運ばれた。

フェイズⅡの第7軍団の輸送では、約4万点の装備と約24,000tの弾薬の輸送が4つの港から42日間という短期間で実施された。当初第7軍団の陸上輸送にあたって在欧アメリカ陸軍は、内陸輸送を所掌する第1戦域陸軍移動統制局（1st Theater Army Movement Control Agency）と港湾業務を所掌するMTMC欧州支局との調整に基づき、冬季の危険な道路事情を考慮して鉄道輸送と河川輸送を中心に運用する方針を立て、湾岸地域への輸送完了目標期日である1月15日を基準に、航海に必要な20日から逆算して各港湾への輸送

期限を12月20日と決定した。輸送手段は、欧州における港湾までの物資輸送の約4割が河川輸送、約2割が道路輸送、そして残りが鉄道輸送であった。河川輸送では、貨物をライン川沿いに内陸の250km地点にあるマンハイム（Manheim）所在のMTMCライン川ターミナルに鉄道及びトラックにより集積し、同地においてほしけ船に積み替え、ライン川を下ってアントワープ港及びロッテルダム港に輸送した。戦車、装甲車等の重装軌車両のほとんどは鉄道でブレーマーハーフェン港に輸送された。また、人員の空輸のためチャーターしたバス50台による、延べ2,000往復の輸送により、12月の第2週から1月中旬まで毎日およそ2,000名から3,500名の兵員をドイツ国内の空港へ輸送した。欧州における輸送業務は、関係各国の適切なホスト・ネーション・サポートに支えられたこともあり、トラック輸送への依存度が予定よりも大きくなった点を除いては予定どおりに進められ、12月20日午後5時45分に輸送任務を完了した¹³⁹。

湾岸戦争におけるMTMCの業務は、毎年実施されている「リフォージャー（REFORGER: Return of Forces to Germany）」演習（対ソ戦のためにアメリカ本土からドイツへの戦略展開演習）のため、MTMCが1987年以降民間の港湾を使用してきたことや、1990年の通常兵器削減条約（Conventional Forces Europe: CFE）に基づく戦車・装甲車や火砲の大規模な輸送を通じて、アメリカ本土とヨーロッパにおける港湾関係者や軍民の港湾作業員が多くの経験を積んできたことが功を奏し、全般に円滑に実施することができたといえる。一方、アメリカ本土における民間のトラック輸送や鉄道輸送、港湾の処理能力は辛うじて軍の所要に応じることができた状況であり、もし当時のアメリカ国内の経済状況が良く民需と競合していたら対応できなかった可能性が産業界から指摘されている。そのため戦略輸送軍としては、MTMCの国防貨物鉄道中継貨車及び港湾の埠頭数増加の必要性があるとした。また、陸軍の動員センターと港湾を結ぶ鉄道施設の老朽化が部隊動員の阻害要因となった。この問題は以前から国防総省では問題となっており、1986年から1994年の期間に1億4千万ドルかけた整備事業が行われていたが、トラブル続きで遅延し、湾岸戦争終了時点でも予定されていた31か所の動員センターのうち4か所でしか作業が開始されておらず、整備が完了していたのも1か所だけであった¹⁴⁰。

c 海上輸送（MSCの活動）

（a） 全般

湾岸戦争を支えた海上輸送は、1980年代における海軍の近代化計画の成果とされている。当時、海軍は海上輸送をその重要な任務の一つとして位置づけ、機械化師団をヨーロッパまで5日間、湾岸地域なら2週間で輸送できる艦船の導入を開始したのである。湾岸戦争ま

¹³⁹ *Ibid.*, p. 168.

¹⁴⁰ *Ibid.*, pp. 169-171, 173-174.

での10年間に海軍は74億ドルを投入して96隻の即応予備部隊(Ready Reserve Force)、25隻の洋上事前集積部隊(Afloat Prepositioning Force)、8隻の高速輸送船(Fast Sealift Ships)、2隻の航空兵站支援船(aviation logistics support ships)、2隻の病院船を確保し、これらが湾岸戦争における戦略輸送に大きく貢献した¹⁴¹。

事前集積部隊は、全体で湾岸戦争における全輸送量の19%(MPSが10.5%、事前集積船が8.5%)を、高速輸送船は故障で1隻を失ったものの残りの7隻で平均4.5往復の輸送任務を実施し全輸送量の13%を、即応予備部隊で使用された72隻は28%を輸送し、残りは民間のチャーター船が輸送した。

(b) フェイズIでの活動(「砂漠の盾」作戦への対応)

洋上事前集積部隊は13隻の海上事前集積船(Maritime Prepositioning Ships)と12隻の事前集積船(Prepositioning Ships)から構成され、海上事前集積船は3つの輸送船隊(Maritime Prepositioning Squadron: MPS)に区分されて、それぞれ大西洋(MPS-1、大西洋軍隷下でアメリカ東海岸に位置)、インド洋(MPS-2、太平洋軍隷下でディエゴ・ガルシアに位置)、太平洋(MPS-3、太平洋軍隷下でグアムに位置)に配置されていた。輸送船隊はそれぞれ1個海兵隊遠征旅団(Maritime Expeditionary Brigade: MEB)の装備品と1か月分の補給品を搭載しており、その主要装備はM60戦車50両、水陸両用強襲上陸車(AAV)100両、LAV30両、155mm榴弾砲40門、5tトラック300両であった。湾岸戦争が始まると、海上事前集積部隊は第7艦隊司令官の命令で活動を開始した。8月7日に出動の可能性が伝えられるとMPS-2とMPS-3は待機態勢に入り、8日に出港、15日にはMPS-2のRO/RO船「ジェームズ・アンダーソン・ジュニア一等兵(PFC James Anderson, Jr)」、「アレックス・ボニーマン中尉(1st LT Alex Bonnyman)」、「ルイス・J・ホーク・ジュニア伍長(CPL Louis J. Hauge, Jr)」の3隻がジュベイル港での揚陸を開始し、これらの装備を空輸で到着した第7海兵隊遠征旅団の兵員が受け取った。9月5日までにはMPS-2の全5隻が作戦地域に到着している。第1海兵隊遠征旅団の装備を輸送するMPS-3の4隻は8月25日以降逐次作戦地域に到着し、30日までには輸送を完了した。第2海兵遠征軍の直轄部隊用の装備を搭載したMPS-1の4隻は12月13日に作戦地域に到着した。これらの初期展開完了後、13隻のMPS輸送船の内7隻(MPS-1から1隻、MPS-2から5隻、MPS-3から1隻)が戦略輸送軍の指揮下に移されて統合輸送任務に運用された。その他の輸送船は洋上補給基地として弾薬及び燃料等の戦域内の補給任務を行った。

事前集積船はMSCが長期リースで運用している船舶で、当時地中海に1隻、残り11隻がディエゴ・ガルシアに所在し、8月17日以降逐次湾岸地域へ到着した。これらの輸送船はタンカー4隻と貨物船8隻の編成で、陸軍と空軍の装備・補給品を搭載しており、その積載品の輸送終了後は、タンカー2隻と貨物船7隻を戦略輸送軍が運用し、タンカー2隻と輸

¹⁴¹ *Ibid.*, pp. 115-118.

送船 1 隻は中央軍が運用した¹⁴²。

海上事前集積船の出港日については、8 月 2 日には出港すべきであったとの批判がなされているが、その遅延の原因としてパウエル統合参謀本部議長が当初武力行使に慎重であったことや、単に上層部においてその存在が忘れられていた可能性、そして各 MPS が平素は大西洋軍や太平洋軍の隷下にあり中央軍の隷下に無かったことが指摘されている¹⁴³。

高速輸送船は、8 月 7 日に 3 隻、8 月 8 日に残り 5 隻が、戦略輸送軍の命令に基づき MSC により動員された。高速輸送船は全長 946 フィート、1 隻あたり C-5 輸送機 213 機分の貨物を最高速度 33 ノット（湾岸戦争時の平均移動速度は 23 ノット）で運搬できる RO/RO 能力（クレーンを使わずに、輸送車両を自走で搭載、揚陸できる機能）を保持した輸送船であり、平素は 96 時間以内に出動できるように維持されていた。湾岸戦争では「砂漠の盾」作戦間のフェイズ I だけで 3 往復の輸送任務を遂行した。高速輸送船の所在地は、テキサス州ガルベストン（Galveston）2 隻、ルイジアナ州バイオレット（Violet）2 隻、バージニア州ハンプトン・ローズ（Hampton Roads）1 隻、フロリダ州ジャクソンビル 2 隻、ニュージャージー州ベイオン（Bayonne）1 隻と、アメリカ東海岸からメキシコ湾岸にかけて分散していたが、1 隻がノースカロライナ州ウィルミントンを使用した以外はすべてジョージア州サバナから物資を輸送した。8 月 13 日に最初の高速輸送船「カペラ（*Capella*）」がサバナを出港し、27 日には湾岸地域に到着している。2 隻目の「アルタイル（*Altair*）」は 14 日にサバナ出港、ダンマームに 28 日に到着、両船舶は第 24 歩兵師団（機械化）の装備を陸揚げした。陸揚げに要した時間はそれぞれ 12 時間と 7.5 時間と過去に例を見ないほどの迅速さで作業が実施された¹⁴⁴。

高速輸送船「アンタレス（*Antares*）」は当初の輸送において故障し、その貨物を積み替えて輸送を継続したが、この出来事は戦略輸送軍が統合司令部としての特性を良く発揮して問題を円滑に解決した好例となった。「アンタレス」は、配置されていたジャクソンビル港を出発、第 24 歩兵師団（機械化）の装備を積載して航海中であった 8 月 20 日、大西洋上でボイラーの故障のため航行不能となった。戦略輸送軍は MSC のタグボードにより「アンタレス」をスペインのロタ（Rota）港に曳航させ、代替え輸送計画が検討された。MSC はすでに 1 回目の輸送を終えて地中海をアメリカに向けて航行中であった高速輸送船「アルタイル」をロタに差し向けるとともに、中央軍は戦略輸送軍と調整の上、ロタから湾岸地域へ空輸するために優先順位の高い第 24 歩兵師団の装備をリストアップした。9 月 9 日に「アンタレス」がロタに到着し、翌 10 日から在欧 MTMC 司令官リチャード・J・バーナビー（Richard J. Barnaby）陸軍大佐の指揮で、「アンタレス」搭載の 98 両の超大型トラックとロタのアメリカ海軍基地の人員により、「アンタレス」の貨物を既に到着していた「アルタイル」に積み替える作業を開始した。現場には、MTMC 司令官のジョン・R・ピアタック（John R. Piatak）陸軍少将と第 1 高速輸送船隊（Fast Sealift Squadron one）司令官エル

¹⁴² *Ibid.*, pp. 118-119.

¹⁴³ Marolda and Schneller *Shield and Sward*, pp. 63-64.

¹⁴⁴ Mathews and Colt, *So Many, So Much, So Far, So Fast*, pp. 119-120.

ウッド・L・ギブソン (Elwood L. Gibson) 海軍大佐の両名も進出していた。同時に、8日にMACによりサウジアラビアのダーラン (Dhahran) から空輸されていた第18空挺軍団の50名が、通信車両や発電機を含む装備品32品目をMACの輸送機4機に搭載し、11日までにロタを出発した。「アンタレス」から「アルタイル」への貨物の積み替えは、11日にサウスカロライナ州チャールストン空軍基地から到着した海軍予備役第4貨物取扱大隊の135名の追加支援を受けて13日には終了した。「アルタイル」は14日にロタを出港し、23日にサウジアラビアに到着、計画より3週間遅れで第24師団の輸送を完了した。「アンタレス」はその後イギリス海軍のジブラルタル基地に曳航、同地で修理されたが、湾岸戦争中は任務に戻れなかった。作戦が開始された8月に「アンタレス」はオーバーホール整備が予定されており、故障の可能性は当初から予見されていた。結果的には、迅速な戦略展開を阻害することとなったが、迅速な戦略展開のためにそのリスクを承知の上で「アンタレス」は作戦に投入されたのであった¹⁴⁵。

アメリカ運輸省の連邦海事局 (Maritime Administration: MARAD) が管理する国防予備輸送船隊 (National Defense Reserve Fleet: NDRF) の動員に関する調整は、高速輸送船の動員を準備する中で戦略輸送軍とMSCにより開始された。NDRFは即応予備部隊とそれ以外の2種類のグループから編成され、96隻 (貨物船83隻、タンカー11隻、兵員輸送船2隻) からなる即応予備部隊については、動員に必要な期間に応じて、5日間 (65隻)、10日以内 (28隻)、20日以内 (3隻) の3段階の即応態勢に区分されていた。船舶の基本的な所在位置はバージニア州ジェームズ (James) 川 (38隻)、テキサス州ボーモント港 (35隻)、カリフォルニア州サッスン (Suisun) 湾 (23隻) であったが、一部の船舶はアメリカ国内に分散していた。NDRFは即応予備部隊以外に116隻の輸送船を管理していたが、その大部分が第二次世界大戦型の旧式船舶であり、湾岸戦争においては性能上問題があったため1隻も動員されなかった。

湾岸戦争における即応予備部隊の動員は同部隊史上最大規模のものであり、8月10日に保有するRO/RO船17隻全てを動員し、第1軍団支援コマンド及び第197歩兵旅団を搭載した最初の2隻が湾岸地域へ到着したのは9月9日であった。RO/RO船への貨物搭載は平均して3日強で実施され、バラ積み船の5~6日に比してかなり早く、搭載可能量もバラ積み船の4万立方ftに対して11万立方ftと大きかったことから、RO/RO船は主として部隊装備品の輸送に使用された。

即応予備部隊の動員は予想よりも遅延し、使用された62隻のうち予定どおりに運用可能状態に移行できたのは20隻のみで、運用可能状態への移行のためにかかった日数は平均すると即応5日態勢の船が11日、即応10日態勢の船が16日であった。遅延の要因は整備・保守の予算不足による機関の故障と動員のための訓練の不足であった。湾岸戦争勃発時点で動員訓練を行ったことがあったのは、全船舶の三分の一にすぎなかった¹⁴⁶。

¹⁴⁵ *Ibid.*, pp. 120-121.

¹⁴⁶ *Ibid.*, pp. 121-122.

事前集積船、高速輸送船、即応予備部隊とともに部隊の戦略展開に大きく貢献したのが民間のチャーター船であった。MSC がチャーターしたアメリカ国籍の船舶は 32 隻で、9 月 9 日にはフロリダ州ジャクソンビル港で第 101 空挺師団（空中強襲）の装備を搭載した最初のチャーター船が湾岸地域（ダンマーム港）へ到着している。アメリカ国籍のチャーター船が運んだ部隊装備品は全体の 13% であるが、アメリカ国籍の船だけでは対処できなかったことから、同盟国や友好国の船のチャーターを MSC は実施した。湾岸地域へ物資を輸送した最初の外国籍のチャーター船はカナダのものであり、ジョージア州サバナ港で第 24 歩兵師団（機械化）の装備を搭載、8 月 25 日に出港し、9 月 18 日にはダンマーム港に到着している¹⁴⁷。

(c) フェイズⅡにおける活動（「砂漠の嵐」作戦への対応）

10 月末に入ると、戦略輸送軍と MSC は事前集積船を湾岸地域からアメリカ本土、ヨーロッパ北部及び地中海へ移動させた。これは「砂漠の嵐」作戦へ対応した 11 月 1 日から 76 日間にわたり予定されたフェイズⅡの部隊展開の準備のためである。しかし、統合参謀本部議長は、部隊増援に関する 11 月 7 日の大統領発表を待たなければならないことから、部隊増援に関する命令は 8 日に発出された。これに加えて、特にヨーロッパでは装備品の港湾への輸送が遅延し、11 月下旬から 12 月上旬にかけて MSC の 22 隻の輸送船が輸送物資を搭載できずに港に滞留することとなった。この状況を解決するため、12 月 1 日に戦略輸送軍司令官のハンスフォード・T・ジョンソン（Hansford T. Johnson）大將はアメリカ本土とヨーロッパの大將級の指揮官に直接電話をして協力要請をすることになった。フェイズⅠで輸送船が貨物積載のためアメリカの港に入港した際は、積載予定貨物の 70% は集積済みであったが、フェイズⅡにおいてヨーロッパの主要港湾では積載予定貨物の 70% は到着していなかった。この遅延により主要艦船の反復使用が制約され、特に大型で高速の RO/RO 船 17 隻が 2 乃至 3 往復目の運用ができなくなったことは大きな影響を与えた。さらに、12 月の最終週にヨーロッパで発生した悪天候が追い打ちをかけた。このため第 1 機甲師団、第 2 機甲師団及び第 3 機甲師団の装備を搭載した 18 隻の出港が遅延した。12 月 28 日にはドイツのブレーマーハーフェン港、ベルギーのアントワープ港が封鎖され 12 隻が入港待ちとなるとともに、アメリカ本土でも霧のためテキサス州ヒューストンの港が 2 日間封鎖された。また、湾岸地域へ移動中であった輸送船は大西洋東部から英仏海峡で発生した高波の影響で航行速度が計画より 15～25% 低下することとなった。

一方、「砂漠の嵐」作戦のための戦略輸送のうち、海上輸送の所要が当初の要望から輸送開始以降大きく膨張した。11 月 11 日の時点で中央軍が要望した輸送所要は 800 万立方 ft であったのに対して、12 月 15 日にはほぼ 2 倍の 1,500 万立方 ft に拡大したのである。他に部隊近代化改修装備、移動医療部隊、重装備輸送車両（Heavy Equipment Transporter:

¹⁴⁷ *Ibid.*, p. 123.

HET) などの要望が追加された。特に問題が大きかったのは、1,500%もの増加要求がなされた弾薬である。その固定・包装作業のため、弾薬輸送船への積載作業は RO/RO 船の場合の 2 日に対して、平均して 9 日以上も必要であった。また、中央軍による輸送の優先順位の度重なる変更も輸送遅延の原因となった。当初中央軍は工兵及び輸送部隊等の支援部隊を最初に輸送し、その後展開してくる戦闘部隊の戦域内での受け入れ態勢を整える予定であった。しかし、展開部隊の海上輸送が始まる 11 月 21 日頃までにこの優先順位が変更された。支援部隊及び戦闘部隊双方の部隊装備、部隊の近代化装備、再補給用弾薬が優先（記述順の優先順位）されたのである。12 月の末になると HET が最優先とされ、次いで輸送部隊、戦闘部隊、部隊の近代化用装備、そして弾薬の優先順位に変更された。中央軍にとって HET の重要度は非常に高く、その積載のために輸送船の出港を遅らせることも辞さないとの要望が中央軍から戦略輸送軍に対してなされていた。その結果、高速輸送船「カペラ」は HET と戦闘支援部隊の積載のため、フロリダ州ジャクソンビル港からの出港が 2 日遅れることとなった（出港日は 1 月 24 日）。これらの遅延に対応して、即応予備部隊の輸送船の追加動員と外国民間船のチャーターが行われたが、即応予備部隊の輸送船のほとんどはバラ積み船で、かつ可動状態にするのに 8 月の動員時の 3 倍の時間が必要であった。また、RO/RO 船のチャーターは欧州における民需と競合したため、少数の小型の RO/RO 船しか確保できず、大部分はバラ積み船での運用となった。

これらの輸送開始の遅延、悪天候、優先順位の変更及び RO/RO 船の不足が重なった結果、第 1 歩兵師団（機械化）、第 5 海兵隊遠征旅団、第 2 海兵航空団、第 1 機甲師団、第 2 機甲師団、第 3 機甲師団の 6 個戦闘部隊の装備と補給品の湾岸地域への到着は、国連が通告したイラク軍のクウェートからの撤退期限である 1 月 15 日以降となり、地上戦闘に影響を及ぼさなかったものの全体として輸送はほぼ 1 か月の遅延となった。ほとんどの補給品が到着したのは 1 月 26 日、部隊の装備品の輸送が完了したのは第 2 機甲師団が 1 月 17 日、第 1 機甲師団が 21 日、第 1 歩兵師団（機械化）が 26 日、第 3 機甲師団が 2 月 7 日であった。一方、第 5 海兵隊遠征旅団と第 2 海兵航空団は、1 月 15 日には戦闘態勢は完了していたが、その装備品の最終便はそれぞれ 2 月 19 日及び 22 日に到着した¹⁴⁸。

フェイズ II における主たる対象であった第 7 軍団の戦略輸送は、平均すると 1 個大隊の装備が戦闘部隊の場合で 7 隻に分散搭載され、その輸送期間は 26 日間に、後方部隊の場合は 17 隻に分散搭載され輸送期間は 37 日間に亘った一方、人員は装備のかなり前に到着したことから、港湾地域には装備の無い部隊が滞留し、戦略展開後の訓練や部隊防護上の問題が生起することになった¹⁴⁹。

¹⁴⁸ *Ibid.*, pp. 137-139.

¹⁴⁹ 第 3 機甲師団は 1 月 6 日の時点で人員の 80%が到着していたが装備は 30%のみ、第 1 機甲師団の場合は 1 月 1 日の時点で人員の 80%が到着していたが装備は 40%しか到着していなかった。 *Ibid.*, p. 142.

d 航空輸送（MAC の活動）

湾岸戦争における戦略空輸は戦略輸送軍の下で MAC が所掌したが、その任務に際しては空軍予備役（Air Force Reserve: AFRES）及び州兵空軍（Air National Guard: ANG）の増援を受け、合計 110 機の C-5 輸送機と 234 機の C-141 輸送機を運用するとともに、戦略空軍（Strategic Air Command: SAC）から KC-10 空中給油機と海軍から C-9 輸送機（1 月に欧州から湾岸地域への輸送に 9 機を使用）の支援を受けた。湾岸戦争間の軍用機による戦略輸送は 12,894 ソーティ、民航機によるものは 3,309 ソーティで、総人員 500,720 名（民航機は 64%）、物資 543,548t（民航機は 27%）が空輸された¹⁵⁰。

湾岸戦争における MAC の最初の任務は、空輸管制部隊（Airlift Control Element: ALCE）の空輸で、37 機の C-141、10 機の C-5 及び 10 機の C-130 により 8 月 7 日にサウスカロライナ州チャールストン空軍基地を出発、8 日中にはサウジアラビアのダーランに到着して受け入れ態勢を完了した。「砂漠の盾」作戦を支援するフェイズ I の空輸作戦において実施された戦略空輸任務は、1 日平均 65 ソーティであった。機体の整備と乗員の休息は、当初の部隊展開中は実施されず、その終了後、補給品等の輸送に移行したためソーティ数が減少した 9 月から 10 月に実施された¹⁵¹。

8 月の部隊展開開始直後、航空機の不足が明らかになったが、有事に民間の航空機を運用するための民間予備航空隊（Civil Reserve Air Fleet: CRAF）に登録された民間航空会社が自発的に対応し、8 月 8 日旅客機と輸送機それぞれ 15 機の合計 30 機が軍に提供された。また、8 月 17 日には戦略輸送軍司令官ジョンソン大將が CRAF の第 1 段階（Stage I）を発動し、17 機の長距離国際線の旅客機と 21 機の長距離国際貨物線の輸送機が使用可能になったが、これは 1951 年の制度発足以来、初めてのことであった。この増強により 1 日当たり 1,920 名と 490t の航空輸送力が追加された。この結果運用可能になった 344 機の軍用機と 68 機の民航機の合計 412 機をもって、「砂漠の盾」作戦の当初の段階に史上最大規模の空輸による戦略展開を実施することができた。この空輸により、第 82 空挺師団は 8 月 8 日から 26 日の間に、第 101 空挺（空中強襲）師団は 8 月 17 日から 9 月 25 日の間に、第 1 海兵隊遠征旅団は 8 月 25 日から 9 月 22 日の間にそれぞれサウジアラビアに展開した¹⁵²。

「砂漠の嵐」作戦を支援するフェイズ II においては、戦略輸送軍と中央軍との間の調整に基づき、当初は海上輸送により装備品が戦域に到着する前後 5 日から 7 日の間に人員を空輸することとされていた。しかし、海上輸送が遅延し、全般の展開スケジュールが圧縮されてくると、装備の到着に合わせた MAC の空輸による人員輸送が間に合わなくなることが予測されるようになった。12 月 15 日から 1 月 15 日にかけて 1 日当たり 1,200 名の人員輸送能力が不足するとの戦略輸送軍司令官ジョンソン大將の認識を受け、12 月中旬統合参謀本部議長と関係する全ての統合軍司令官は装備品の戦域への到着時期に関係なく、準備でき

¹⁵⁰ *Ibid.*, p. 37.

¹⁵¹ *Ibid.*, p. 38.

¹⁵² *Ibid.*, pp. 42-43.

次第人員を戦域に送ることに同意した。これを受け中央軍は、ダーラン空港を貨物受け入れ空港に、キング・ファハド、キング・ハリド軍事都市、ジュベイル及びリヤドを人員空輸の受け入れ空港に指定して輸送量の増加への対応処置を行った結果、1日平均127機の輸送機が11分間隔で戦域内の飛行場に到着する状況となった。MACはこの任務の急増に対応するため、乗員の訓練の中止や最大連続飛行可能時間に関する規定の適用除外を実施するとともに、所定の航空機の整備時期を延期した¹⁵³。また、1月17日にジョンソン大将の要望に基づきチェイニー国防長官はCRAFの第2段階（Stage II）を発動した。76機の長距離国際線の旅客機と40機の長距離国際貨物線の輸送機、23機の短距離国際線の旅客機、42機の国内貨物線の輸送機が追加されるとともに、38機の貨物機が民間から自発的に提供され、輸送遅延により滞っていた補給品を一掃した。CRAFの第3段階については、地上戦の開始に伴う所要補給量の増加や緊急患者の空輸のための所要予測からその発動が検討されていたが、予想よりも早く戦争が終了したことからこれを発動することはなかった¹⁵⁴。

湾岸戦争全般を通じて、戦略空軍（Strategic Air Command: SAC）は戦略航空輸送のためKC-10により戦略輸送軍を支援したが、戦略輸送軍とMACはその効率的な運用に関しては問題があったとしている。8月13日以降、戦略輸送軍はSACに対してKC-10が輸送任務に使用できる時期を頻繁に確認していたが、SACは空軍の戦闘機部隊の展開が落ち着いた8月24日になって初めてKC-10の輸送任務への使用を認めた。その内容は、当初は5機（1日375tの輸送能力）、その後別に示す時期に追加の15機というものであった。9月10日までに最大10機まで増加したが、最終的にSACが提示した20機の支援を受けることができたのは、「砂漠の嵐」作戦が開始される直前の2～3週間のみであり、作戦開始以降は最大機数での支援を受けることはなかった。中央軍のJ-4が前提とした計画指針では、23機のKC-10（SAC保有の57機の40%）が使用可能とされていたが、作戦開始以降実際に使用できたのは8月中旬から戦闘が開始された1月中旬の間、1日平均7機のみであった。このため、戦略輸送軍副司令官ジェームズ・D・スターリング（James D. Starling）陸軍中將は、計画の前提である統合戦略能力計画（Joint Strategic Capabilities Plan: JSCP）に記載された数値を現実的なものに変えることと、戦略展開に関わる能力については戦略輸送軍が検討する態勢に修正する必要があると統合参謀本部に対して意見を提出した。また、ジョンソン大将は、KC-10はそもそも機動装備であり、その運用に関しては戦略輸送軍が所掌すべきとしている¹⁵⁵。

¹⁵³ *Ibid.*, pp. 38-39, 141-142.

¹⁵⁴ CRAFの第3段階は、「国家緊急事態用（for national emergencies）」であるとされ、この発動により長距離国際線の旅客機110機、長距離国際貨物線の輸送機176機が新たに使用可能となっていた。当時戦略輸送軍は31機の長距離国際貨物線の輸送機が、空軍参謀本部は35機の患者空輸用の輸送機が必要と見積もっていた。*Ibid.*, p. 43.

¹⁵⁵ *Ibid.*, pp. 49-50.

イ 戦域内兵站活動

中央軍が担任する中東の戦域内における兵站活動は統合ドクトリンを含む各種規定に基づき実施された。すなわち、基本的には各軍種の系統で活動が実施される一方、兵站活動全般に関する管理上（management）の責任は中央軍が担い、兵站に関する方針の設定、兵站活動の現況把握、輸送及び配分に関する軍種間の調整を行った。また、戦域内の特定の機能については、隷下の構成部隊である中央陸軍、中央海軍及び中央空軍に権限を委任しており、装備や補給品に関する集積やその警備はそれぞれの軍種毎に実施させ、港湾及び空港における荷役作業や、糧食、被服、潤滑油、弾薬等の各軍種共通の品目の地上輸送と配分は各軍種の関連部隊を統制して陸軍が、海上に所在する海軍と海兵隊に対する補給は海軍が、空輸については全軍種に対する輸送を空軍が責任を負うこととされた¹⁵⁶。

中央陸軍が責任を負った港湾や空港における荷役作業は、湾岸戦争の当初の3か月間、中央軍が戦略展開の優先順位を兵站部隊よりも戦闘部隊を上位に置いた結果、戦域内において逐次到着する部隊や装備等の受け入れを実施すべき十分な兵站部隊や器材が不足し、荷役作業は混乱、遅延することになった。これらの混乱を緩和するのに当初役立ったのが、空軍が戦域内に事前に集積していた器材や、戦略展開の初期に戦域に到着した事前集積船に積載されていた貨物運搬器材と輸送車両の存在であった。その後、戦域内に輸送される装備や補給品の量が増大してくると、米軍にとって受入国や友好国からの支援が不可欠となった。荷役作業に当たって、陸軍が主として活動したのはダンマーム港、ジュベイル港及びダーラン空港、海兵隊はジュベイル港及び同空港であり、1990年8月から1991年3月までの間、陸軍は輸送船500隻と貨物機7,800機分、海兵隊は76隻と1,165機分の貨物を取り扱った。これらの荷役作業において、フォークリフト等の機材不足よりも大きな問題であったのは、器材操作に習熟した作業員の不足であった。このため、専門外の陸軍及び海兵隊の兵士を臨機に訓練し、あるいは第三国の熟練作業員を確保することにより対応した。

戦域内に到着したこれらの装備品と補給品の現況は、当初、中央陸軍と中央軍海兵隊ではこれを把握することができなかった。兵站部隊が戦域内に到着し、兵站活動が部隊の戦略展開から部隊活動の維持に移行すると状況はやや改善し、港湾に集積された装備品や補給品の現況の一部は把握できるようになったが、大部分はその内容物が未確認のまま放置されている状況であった¹⁵⁷。

同じく中央陸軍が責任を負った戦域内の地上輸送は、輸送車両を始めとする関連装備の不足のためその責任を十分に果たすことができず、中央軍海兵隊と中央空軍はそれぞれ独自に輸送業務を実施することとなった。湾岸戦争前、陸軍と海兵隊が輸送部隊の編制や運用ドクトリンを策定する上で前提としていた補給基地からの輸送距離は、陸軍で90マイル（約150km）、海兵隊では30マイル（約50km）であった。これに対して「砂漠の嵐」作

¹⁵⁶ Schradly, "Combatant Logistics Command and Control," pp. 53-54.

¹⁵⁷ United States General Accounting Office, *Operation Desert Storm, Transportation and Distribution of Equipment and Supplies in Southwest Asia* (Washington, D.C.: GAO, 1991), pp. 3-7.

戦では、ダンマーム港及びジュベイル港を主補給基地とする陸軍は 600 マイル(約 990km)以上、ジュベイル港を主補給基地とする海兵隊の場合でも 250 マイル(約 410km)であり、輸送能力や通信上の問題を生じることとなったのである。

輸送能力で大きな問題となったのは、戦車等を運ぶ重装備輸送用の車両とその操縦手の不足であった。中央陸軍と中央軍海兵隊はそれぞれ 112 両、34 両の重装備輸送車両しか戦域内に保有していなかったため、これらの車両はサウジアラビアからの受入国支援とドイツ、日本、エジプト等の友好国からの支援に頼るしかなかった。中央陸軍が確保した重装備輸送用の車両はおよそ 2,600 両、海兵隊は 1,200 両(他に陸軍から 26 両を借用)であった。空軍も輸送用のトレーラーを 104 両しか保有していなかったため、中央空軍独自の地上輸送の所要への対応は、その大部分を民間の輸送力に依存することとなった。また、これらの民間車両の操縦手のほとんどは第三国からの出稼ぎ労働者が担うことになったが、これらの操縦手はイラクとの開戦が迫ってくると国境に近い地域への輸送業務を忌避するようになるとともに、開戦後はその多くが逃亡したため、戦域内の輸送活動に多大の影響を及ぼした。これらの逃亡した操縦手を輸送業務に戻すため、中央軍は給与の増額や食事を含む福利厚生を充実させ、併せて防毒マスクの支給を行うなどの処置を行うとともに、一部の兵士に所要の訓練を施して重装備輸送車両の操縦手に職務を転換して所要の操縦手を確保することになった。

輸送活動を組織的に行う上で必須の通信に生じた問題は、関係部隊が編制上短距離での活動に必要な能力しか保有していなかったことである。「砂漠の嵐」作戦の遂行上要求された長大な輸送距離に対応するために必要な通信機の数を確保するため、中央軍は民用品の現地調達で対応した¹⁵⁸。

中央空軍が責任を負った戦域内における陸軍、海兵隊及び空軍の戦闘部隊を支援するための空輸活動は、地上輸送のための重装備輸送車両、トレーラー車両、貨物取扱器材等の陸軍側の不足により制約はされたものの、中央軍のニーズには十分に対応することができた。中央軍の命令に基づき実施されたのは「星 (Star)」及び「ラクダ (Camel)」と呼称された 2 つの戦域内統合航空輸送作戦である。この空輸作戦は、ダーラン空港を戦域東部、リヤド空港を戦域西部のハブとして、C-130 輸送機によって戦域内の主要空港を結ぶもので、「星」は主として人員輸送を、「ラクダ」は主として貨物輸送を実施した。また、これらの任務の他、「砂漠の嵐」作戦の地上作戦開始直前に行われた第 18 空挺軍団のサウジアラビア西部への機動にあたって、およそ 16,000 名の兵員、2,700 両の車両、その他の装備・補給品等 100 パレットの輸送を空軍が実施した。全体として 1991 年 4 月 1 日までに空軍が実施した戦域内の空輸は、45,666 ソーティで、約 16 万 t の貨物と 18 万 4 千名の人員輸送を実施した¹⁵⁹。

¹⁵⁸ *Ibid.*, pp. 10-13.

¹⁵⁹ *Ibid.*, pp. 8-9.

(2) 統合輸送上の問題点

湾岸戦争における統合兵站活動は、冷戦期において準備がなされたアメリカ自身の努力や、危機発生以降の友好国等からの支援により輸送力そのものは十分に確保され、大きな成果を上げることができた。一方、中央軍を始めとする各部隊の輸送の所要（計画）、輸送中の人員・貨物の状況（in-transit visibility）、そして戦域内に到着した人員・物資の現況（asset visibility）等、輸送に関わる現況の把握が戦略輸送軍や中央軍を始めとする関係部隊で困難であったことは、敵の脅威が切迫した中での迅速・効果的な輸送業務を阻害し、統合輸送上重大な問題点となった。これらの輸送現況の把握の鍵であったのが統合運用計画及び実行システム（Joint Operation Planning and Execution System: JOPES）を始めとする兵站関係組織が運用していたコンピューターシステムであったが、戦略輸送軍の権限が有事に限定されていたことがそれらの運用を制約することになった。

戦略輸送軍においては1989年から1991年にかけて、従来の戦略展開に関わるシステムであった統合運用計画システム（Joint Operation Planning System: JOPS）と統合戦略展開システム（Joint Deployment System: JDS）の2つのシステムをJOPESに統合し、運用していた。戦略輸送軍はこのシステムを通じて戦略輸送に関する各統合軍司令官等の所要について調整し、その優先順位を定めることとされていたが、その使用要領が複雑で、湾岸戦争のような状況が流動的で輸送の優先順位が頻繁に変更される場合には対応できなかった。湾岸で危機が発生した直後の8月10日には、MACと戦略輸送軍に対する戦略空軍による緊急輸送要請に対してJOPESは反応しなくなり、電子メールや電話で要請しなければならない状況となった。そして、このようなトラブルが発生すると、戦略輸送軍が創設された後も平時はJOPESを使用しない軍種毎の系統での輸送業務を行っており、その使用に不安のあった多くの部隊ではJOPESの使用を止め、平素の業務要領に頼ることとなった。一方、「砂漠の盾」作戦における戦略展開部隊の第一陣であった第1戦術戦闘航空団（1st Tactical Fighter Wing）と第82空挺師団では、JOPESを運用した経験は全くなくその意思もない状況であり、JOPESを使用した輸送業務を遂行できる状況ではなかった。

このような状況を改善するため、問題が発生した当初から中央軍と戦略輸送軍は継続的に共同で対応していた。湾岸での危機発生直後8月初旬には戦略輸送の全ユーザーに対してJOPESを使用して業務を実施するよう電子メールや電話を通じて促すとともに、戦略輸送軍はJOPESの専門家を中心とした中央軍の後方指揮所（フロリダ州マックディール空軍基地所在）と、中央軍を支援するその他の統合軍司令部等に派遣しJOPESの操作やその中の時間段階別戦力展開データ（Time-Phased Force Deployment Data: TPFDD）に関するデータベースの整備を援助した。また、JOPESが関係部隊からの輸送所要に関する頻繁な変更に対応できなくなったことへの対応として、8月中旬に中央軍司令官は毎日定時にTPFDDの入力を停止させることとした。そしてTPFDDへの変更権限を中央軍のみに与えた結果、依然無許可の変更は続いたものの、空輸に関する混乱は落ち着き戦略展開のためのデータの整

備が促進された。8月24日にJOPEESの機能が回復すると、戦略輸送軍は部隊の戦略展開に関する総合調整の責任をようやく遂行できるようになった。

10月に入ると戦略輸送軍は前方司令部を中東に推進し、現地部隊との調整や展開状況の把握を促進するとともに、11月に試作段階であった動的分析再計画ツール（Dynamic Analysis Replanning Tool: DART）を米欧州軍司令部に導入して、「砂漠の盾」及び「砂漠の嵐」両作戦のためのTPFDDの修正作業や行動方針の分析に使用し大きな成果を挙げた。

とは言え、このような問題は戦略展開のフェイズⅠ、フェイズⅡの両期間を通じて継続し、1991年2月16日のシュワルツコフ大将による、「1月16日以降、展開部隊の数は71,800名増加し、525,920名に達している。一方、増加分の20%が（JOPEESを通じて）TPFDDに入力されていないため、司令部では状況を把握できないことを憂慮している」との発言につながっている。最終的に、シュワルツコフ大将は戦域内への展開兵力の上限を530,000名と定め、TPFDDに入力しなければ展開させないとの指示を出すこととなった。

このように各軍種の関係部隊が当初JOPEESの使用を避けたことにより、戦略輸送軍は戦略展開の計画プロセスから除外され、結果として統合参謀本部や中央軍による各部隊の戦略展開に関する所要の把握を困難にした¹⁶⁰。

各部隊の輸送所要の把握とともに大きな問題となったのは、人員・貨物の輸送状況や戦域内での保有状況を把握するために軍種毎に調達され、その数が数十種類にも及んでいた輸送関係のコンピューターシステムの相互運用性であった。これらのシステムのインターフェイスやデータの共通化がなされず、業務規律が徹底されていなかったため、戦争の勃発とともに戦略輸送軍が当時情報の共有を図る上で問題が露呈したのである。

例えば、当時空軍が貨物の輸送状況を把握するために使用していた一体型空港サブシステム（Consolidated Aerial Port Subsystems）では、それぞれの貨物に管理番号を付与していた。しかしこの貨物を海上輸送のためにコンテナ化する場合は、港湾業務を行うMTMCが輸送オンライン・システムに使用する別の管理番号を付与する必要があった。この2種類の管理番号の相関関係を空軍においては把握することが困難であったことや、作業量に比べて十分な数の空軍の要員を貨物の積出港に派遣できなかったことから、海上輸送される空軍の貨物の輸送状況を把握することはほとんど不可能であった。一方、貨物の要求元である現地の部隊では、輸送状況が不明なため要求したものが確実に発送されているのか不安になり、同一のアイテムを複数の手段により複数回にわたって要求するというような事態を招き、輸送システム全体に無用の負荷をかけることとなった。また、文書作成規律が欠如していたことやデータ入力不完全かつ不正確で遅いことも、軍の輸送システム全体の状況把握を阻害することとなった。

その結果、戦域内において貨物等の受け取り手であった中央軍では、港湾や空港に輸送船や輸送機が到着する時期や貨物の漠然とした内容については把握することができたが、その貨物が具体的に何なのかは到着するまで不明であった。また、到着しても多くの場合、貨

¹⁶⁰ *Ibid.*, pp. 21-25.

物の内容物リストが不完全で、誤記入されていたり具体的な記述がされていなかったりしたので¹⁶¹、戦域に輸送された 4 万個を超えるコンテナ等の半分はその都度開けて中身を確認しなければならない状況で、装備、パレット、コンテナ等は、輸送人員数を含めその数でしか把握できず、これらのものがどの部隊に所属するかも全く不明であった。そのため、作戦計画全体に対して輸送の進捗状況が与える影響度の評価や、補給物資等の適切な需給予測と効率的な補給活動を妨げることとなった¹⁶²。

このように輸送所要、人員・貨物の輸送状況及び戦域内での保有状況の把握が適切に行われなかった主要な要因は、戦略輸送軍の権限が戦時に限定されていたことが大きい。戦略輸送軍の各軍種構成部隊である AMC、MTMC、MSC は戦時に戦略輸送軍の作戦統制下に置かれるものとされていたが、戦時においても軍種独自の系統での任務を併せて有していた。また、平時の輸送任務においてこれらの部隊は、戦略輸送軍とは関係なく軍種の系統で独立して業務を行っていた。このため平時には関係部隊では JOPES が使用されることはほとんどなく、それぞれの部隊ではその操作に習熟した要員を欠いた状況であった¹⁶³。これらの状況に拍車をかけたのが、JOPES に対する各統合軍司令官の無関心であったとジョンソン大將は指摘している。1989 年の導入以降（JOPES の戦略展開に関わる機能の中心である）TPFDD の内容を詰めるための調整会議は太平洋軍で行われた 1 回に過ぎなかったからである¹⁶⁴。そして、実際に部隊展開が開始され JOPES への入力を求められると、JOPES の操作に習熟していなかった関係者は、システムへのデータ入力や部隊展開リスト作成上にあたって入力ミスや入力遅延を多発させることになった¹⁶⁵。同時に、輸送状況等の把握の阻害要因となった JOPES や各軍種の保有する各種の輸送関連システム間の相互運用性に関して、事前に統合の観点からその問題点の特定や対策を提言することは、有事に限定された戦略輸送軍の権限外の状況であった一方、そのような権限を持った組織は当時国防総省に存在しなかったのである¹⁶⁶。

また、8 月に戦略展開が開始された当初、「砂漠の盾」作戦は「戦時 (wartime)」ではなく、「危機 (crisis)」と見なされたことも影響した。戦略輸送軍の各軍種構成部隊に対する作戦統制限は戦時になって初めて与えられるため、各軍種構成部隊は戦略輸送軍の指揮権の転移がいつ行われるのか判断できず、平時の系統である各軍種の系統で戦略展開を行うことになったのである。その結果、各軍種構成部隊や各軍種の関係部隊は部隊展開や輸送物資に関する情報は戦略輸送軍に対して必ずしも通報されることなく自分たちだけでやり取りすることになり、戦略輸送軍は必要な情報なしでその任務を遂行することを強いられた。

¹⁶¹ *Ibid.*, p. 7.

¹⁶² Schradly, "Combatant Logistics Command and Control," pp. 7-9.

¹⁶³ United States General Accounting Office, *Operation Desert Storm*, p. 9.

¹⁶⁴ Mathews and Colt, *So Many, So Much, So Far, So Fast*, p. 25.

¹⁶⁵ United States General Accounting Office, *Operation Desert Storm*, p. 9.

¹⁶⁶ Mathews and Colt, *So Many, So Much, So Far, So Fast*, p. 28.

6 まとめ

ゴールドウォーター＝ニコルズ法の制定をはじめとする政治主導による上からの改革だけでなく、空地の連携を適切にするための空地部隊運用研究局の設立や「31の提案」といった軍種間の自主的な連携を通じ、ベトナム戦争以降の多くの教訓を踏まえて改善を重ねてきたアメリカ軍の統合作戦遂行能力は、湾岸戦争における大きな成果によりその実効性が証明された。一方、湾岸戦争当時は冷戦終結を念頭に置いた新たな戦略環境に基づく戦略態勢移行の途上であったことから、アメリカ軍は全般的な準備不足のままイラク軍に対応することになった。冷戦期の運用思想のままであったアメリカ海軍は、空母を主体とする艦隊の主力をペルシャ湾内で運用しなければならないような作戦を全く想定できずに、アメリカ中央軍による作戦に対する直接の関与を避け続けてきた結果、事前の計画とは全く異なり、危機の発生直後に第7艦隊司令官が臨機に中央海軍司令官に指定された。冷戦の終結に伴う中央軍の戦略的位置づけの再検討が行われないうちに中央空軍に指定されていた第9空軍は、大西洋軍の隷下に置かれ続けた結果、アメリカ本土に所在する陸軍部隊との関係をめぐり、統合訓練を通じた戦力の組織化に問題を抱えることとなった。また、運用権限が認められていない空軍参謀本部を通じて、空軍内でも未確立の航空運用の考え方に基づく航空作戦の立案を依頼したことや、各軍種に馴染みのなかったJFACCを設定したことは、各軍種との間に多くの誤解と軋轢を生むという側面もあった。従前からの協議を通じて統合ドクトリンとして制度化されたと考えられていたエアランド・バトルに関する陸・空軍間の認識の齟齬、航空機の配当決定プロセスをめぐる空軍と陸・海兵隊間の誤解、空・海軍間の運用環境の違いから生じた航空運用に対する要求の対立などである。

統合輸送に関しても、事前に準備の整えられたヨーロッパを主戦場とする冷戦期の枠組みの下で、十分なリードタイム無しに、兵站基盤の不十分な戦域へ大規模な部隊を迅速に展開させるといった、冷戦後の戦略環境特有の事態への即応が求められたことにより大きな混乱を招いた。JOPESのシステム上の不備やシステムへの関係者の未習熟、各軍種の保有する輸送関連システム間の相互運用性の欠如、あるいは戦域内における輸送能力やそのための通信能力の不足といった、戦略輸送軍の権限が戦時に限定されていたことや計画上の準備不足に起因する混乱である。

準備不足により生じたこれらの統合作戦に関する問題の底流にあったものは、①陸軍の司令官である中央軍が海軍を適切に運用できるのかといった他軍種に対する信頼感の欠如、②アメリカ本土に所在する空軍の所属に対する空軍の判断、JFACCによる航空作戦における火力調整と航空機の配当をめぐって陸軍や海兵隊が示した全体の最適化よりも軍種内の最適化を優先した考え、海軍が示した戦果をめぐる軍種間の対抗意識などの軍種中心主義的な考え方、③陸上と海上では航空作戦の様相が異なるといった各軍種の作戦環境の違いが軍種の戦い方に与える影響に対する軍種間の共通認識の欠如、そして④統合輸送で明らかになったようなシステム間のデータ互換性の問題や、実戦環境におけるシステムに対す

る負荷の影響を事前に把握することの困難さといった情報化時代特有の新たな問題であった。

しかし、もしこの時期に戦われた戦争が欧州であったとしたら、湾岸戦争で生じたような統合上の問題の多くは発生しなかったと考えられる。ヨーロッパを戦場とした戦争については、冷戦の間の数十年間、ヨーロッパにおける作戦環境に応じたドクトリン開発や計画策定が行われ、そしてこれらに基づく訓練が反復して実施された結果、各軍種の関係者の間で戦争を遂行する上で必要な認識が共有されてきたからである。実際、冷戦期には全く考えられていなかった第 7 軍団の欧州から中東への戦略展開が比較的円滑に実施できたのは、冷戦期に何度も行われていた欧州への戦略展開演習 (REFORGER) の経験があったからであった。

戦略態勢の大きな転換点にあり、新たな戦略環境に応じた準備が不十分であったアメリカ軍にとって、湾岸戦争において統合作戦を円滑に行うために必須であった統合作戦に関する軍種間の認識の統一は不可能であった。認識の相違を確認し、これを統一する上で最も効果的なのが実戦的に訓練すること (“train as you fight”) であり、突然始まった湾岸戦争においてはそのような体制も、十分な訓練のための時間も無かったからである。

湾岸戦争終了後の 1992 年に、戦争開始直前に発表されていた新戦略の詳細が、国防戦略 (National Military Strategy: NMS) において明らかにされたが、そのなかでアメリカ軍は部隊運用の考え方を冷戦期における前方防衛 (forward defense) から前方プレゼンス (forward presence) へと転換し、これまでヨーロッパなどの国外に配置されていた戦力を削減して、本土からの展開により所要のプレゼンスを維持することとした¹⁶⁷。その結果、頻発する紛争に対応するためには、それぞれの地域を担当している統合軍において訓練された統合部隊だけではなく、統合戦力として十分に訓練された即応性の高いアメリカ本土所在部隊の存在がより重要度を増すことになった。1993 年にアメリカ本土所在部隊を統括しその統合訓練を主要な任務の一つとする統合司令部が、USACOM (United States Atlantic Command) として誕生したことは、冷戦後の新たな戦略環境を踏まえたうえでの、統合に関する湾岸戦争の教訓に対する重要な答えの一つといえるであろう。

¹⁶⁷ Larson, *Force Planning Scenarios*, p. 132.